MINISTERSTWO INFORMACJI I PROPAGANDY

PORADNIK PRACOWNIKA SPOŁECZNEGO





15 LIPCA

1 9 4 6

Nr. 7 (21)

WARSZAWA

MINISTERSTWO INFORMACJI I PROPAGANDY

PORADNIK PRACOWNIKA SPOŁECZNEGO



15 LIPCA

1 9 4 6

Nr. 7 (21)

WARSZAWA



Drukarnia Państwowa Nr 1 w Warszawie, Tamka 3. Zam. 685. B-09200.

Treść numeru poprzedniego:



I

Treść numeru:

IDEE PRZEWODNIE ODBUDOWY WARSZAWY

POTRZEBA POPULARYZACJI ZAGADNIEŃ PLANOWANIA.

Zadaniem niniejszego artykułu jest przedstawić pokrótce całokształt zagadnień urbanistycznych, wiążących się z odbudową stolicy.

Popularyzacja zagadnień planowania jest niezmiernie ważna, gdyż **niepodobna przeprowadzić skutecznie akcji odbudowy bez współdziałania uświadomionego społeczeństwa.** Sprawa byłaby stosunkowo prosta, gdybyśmy byli krajem zamożnym i mogli przez szybką realizację planów odbudowy znaczniejszych fragmentów miasta stworzyć przykłady, które mówiłyby same za siebie. W warunkach, w jakich w Polsce obecnie pracujemy, przeciętny mieszkaniec Warszawy skłonny jest odczuwać przerost planowania w stosunku do rzeczywistej odbudowy. Niecierpliwość ta jest uzasadniona brakami w dziedzinie najprymitywniejszych potrzeb. Brakami odczuwanymi ciągle jeszcze bardzo silnie w sposób subiektywny, mimo że wielka ilość potrzeb w stosunku do naszych możliwości została już, przynajmniej częściowo, zaspokojona. Ale właśnie taki okres, jak obecny, wymaga wzmożonej akcji planowania. Planowanie potrzebne jest przede wszystkim dlatego, by przy skromnych naszych możliwościach kapitałowych nie inwestować nieoszczędnie z punktu widzenia dobra społecznego i w sposób, który uniemożliwiłby w przyszłości właściwy rozwój miasta.

DLACZEGO MUSIMY PRZEBUDOWAĆ WARSZAWĘ?

Każdy zdaje sobie sprawę z tego, że Warszawę należy odbudować. Nie wszyscy jednak rozumieją, że przy sposob-

ności odbudowy. Warszawa musi być w sposób zasadniczy **przebudowana.**

W odbudowie Warszawy powinniśmy **uszanować to, co ma istotne znaczenie dla dobrej tradycji miasta, zmienić jednak musimy to wszystko, co wynikało z zaniedbań naszego życia gospodarczo-społecznego przed r. 1939.**

Warszawa należy do rzędu t. zw. miast - olbrzymów. Posiadała ich zalety, ale także i ich wady.

Pierwszą z głównych wad Warszawy był sposób jej zabudowy i warunki mieszkaniowe. Miasto, rozwijające się gwałtownie od czasów tak zwanej rewolucji przemysłowej, narastało koncentrycznymi pierścieniami chaotycznej i ciasnej zabudowy, której głównym motywem i nicią przewodnią była chęć zysku. Parcelowano każdy kawałek terenu, który rokował nadzieję na rozwój ruchu budowlanego. Zabudowano działki domami-studniami, w których bez dostępu światła słonecznego i powietrza gnieździli się mieszkańcy miasta. Ilość mieszkańców w niektórych blokach przekraczała **1.500 osób na hektar** (podczas gdy na Manhettenie, najintensywniej zabudowanej dzielnicy N. Yorku, ilość ta określona jest na około 1.200 mieszk./ha). Tak było w śródmieściu i w dzielnicach tak zwanej zabudowy zwartej — ale nie wiele lepiej przedstawiały się warunki na peryferiach miasta. Tu wprawdzie z uwagi na niższą i luźniejszą zabudowę warunki zdrowotne były lepsze, ale za to okupywało się je długą i uciążliwą drogą do pracy. A ponadto na skutek prywatnej akcji parcelacyjnej niszczone były resztki lasów podwarszawskich, a wartości krajobrazu naturalnego zastępowano ohydą i bezładem skupisk domów, które nie były ani miastem, ani wsią, tylko jakąś nieszczęsliwą mieszaniną złych cech obu tych form osadnictwa.

W ścisłym związku z poprzednią wadą występowała druga — **brak zieleni i terenów odpoczynku.** Możnaby tu cytować różne normy ilości zieleni na mieszkańca, stosowane na Zachodzie Europy, i porównywać je z ilością metrów kwadratowych skwerów i parków przypadającą na mieszkańca Warszawy. Wystarczy jednak przypomnieć sobie, jakie stłoczenie panowało w Ogrodzie Saskim, lasku Bielańskim, czy na innych skrawkach zieleni, dokąd udawali się mieszkańcy Warszawy, by zaczerpnąć „świeżego" powietrza. Zieleń dawno już nazywano „płucami miasta" i znaczenia jej z punktu widzenia zdrowia ogółu mieszkańców nie da się dostatecznie podkreślić.

Trzecią główną wadą Warszawy były braki i utrudnienia w dziedzinie komunikacji. Istotą zła w przedwojennych stosunkach komunikacyjnych Warszawy był **niefunkcjonalny i nie-organiczny** układ miasta i jego dzielnic. Naskutek tego wszędzie występował nadmiar niepotrzebnych ruchów, które przeciskając się przez nieprzystosowane do tego ulice, stwarzały chorobliwe pulsowanie. Wynikiem tego były ścisk na chodnikach i niebezpieczeństwo życia na jezdniach, nie licząc straty czasu i kosztów, obciążających budżet miasta i jego mieszkańców.

Są to wszystko cechy obiektywnie złe i żaden sentyment nie może usprawiedliwić ich dalszego trwania, a tym bardziej odtworzenia.

DO CZEGO DĄŻYMY W PRZEBUDOWIE WARSZAWY?

We wszelkim planowaniu rzeczą podstawową jest stworzenie sobie obrazu stosunków, do jakich się dąży. Cele te wysuwają się w nowoczesnej urbanistyce jasno. **Miasto nowoczesne powinno stwarzać przede wszystkim warunki dla zdrowego bytu mieszkańców, dla najlepszego spełnienia ich pracy i dla racjonalnego odpoczynku.**

I wreszcie miasto powinno być piękne. Nie jest to tylko wymaganie uboczne, wynikające z ciasno pojętego estetyzmu. Wynika ono z faktu, iż człowiek jest w dużej mierze takim, jakim go czyni jego środowisko. Na środowisko zaś, między innymi, składa się otoczenie przedmiotów, wśród których człowiek żyje.

Takie są cele planowania. Zobaczymy teraz, jak cele te wpływają na obraz przyszłej Warszawy.

Urbanistyka nowoczesna, oparta na wielu dziedzinach nauki i doświadczeniu, dąży dziś do kształtowania miast w formie tak zwanych **układów rozproszonych albo zespołów miejskich.** Znaczy to, że dawnemu narastaniu coraz to nowych terenów zabudowy dokoła ośrodka miejskiego przeciwstawia się dziś **rozbudowę miasta w postaci dzielnic, dostosowanych do ich zadań i oddzielonych od siebie przestrzeniami wolnymi,** które muszą uczynić zadość potrzebom odpoczynku, sportu itp. Obszary te nadto stanowią konieczną rezerwę na cele, które nieuchronnie wystąpią w przyszłości, choć dziś mogą być jeszcze nieznane. Zespół miejski obejmuje całość terenów, które w sposób istotny wiążą się z potrzebami i bezpośred-

nim oddziaływaniem miasta. W wypadku Warszawy **zespół ten rozciąga się wzdłuż Wisły i sięga od Modlina i Nasielska na północy, do Góry Kalwarii na południu.**

W zespole tym jednak wyróżnić można wyraźnie coś na kształt jądra, które określone jest jako **dzielnica centralna, t. j. teren od Bielan i Żoliborza do Mokotowa i Służewca w kierunku północ-południe i od Woli do Pragi w kierunku zachód-wschód.** Dzielnice centralne mają z kolei swój ośrodek, t. zw. City, **które pokrywa się zgrubsza z terenami od Pola Mokotowskiego do osi Karowa, Ogród Saski, Chłodna.**

Śródmieście przeznaczone jest głównie do spełniania funkcji stołecznych Warszawy. Mieścić się tam powinny przede wszystkim ośrodki administracji państwowej, centra dyspozycji gospodarczej, handel wielkomiejski i tereny przeznaczone dla budownictwa stołeczno-kulturalnego. W dążeniu do skoncentrowania tych urządzeń na możliwie niewielkim obszarze funkcje mieszkania powinny być w samym śródmieściu możliwie ograniczone. Inne dzielnice będą służyły celom mieszkalnym. Charakter ich zabudowy powinien być dostosowany do odległości od centrum. Inne wreszcie dzielnice będą służyły celom niezbędnego w Warszawie przemysłu.

Nie znaczy to jednak bynajmniej, że poszczególne dzielnice będą miały charakter jednorodny (np. same tylko mieszkania). Organiczne kształtowanie miasta polega między innymi na tym, by każda dzielnica była pewną całością dla siebie, to znaczy zawierała zarówno zakłady pracy, jak i ośrodki handlowe i urządzenia społeczno-kulturalne w takim zakresie, by móc siebie samą obsłużyć. Co więcej, wskazane jest lokowanie w obrębie dzielnic mieszkaniowych nawet przemysłu, byleby tylko wtórne skutki produkcji nie były uciążliwe dla zdrowia i spokoju mieszkańców.

Dzielnice o różnym przeznaczeniu powinny być tak położone, aby wyeliminować potrzebę wszelkich zbędnych ruchów. Dzielnice więc mieszkaniowe, których ludność pracuje w śródmieściu, powinny być położone blisko centrum. Inne zaś dzielnice o ludności robotniczej powinny być lokowane w sąsiedztwie zakładów pracy, przy zachowaniu właściwej izolacji zielenią.

Wzajemny układ dzielnic wynika ponadto z możliwości przebiegu wielkich szlaków ruchu, wiążącego miasto z resztą kraju i ruchu wewnętrzno-miejskiego. W każdym mieście po odpowiednich badaniach można wykryć pewne **tendencje ruchu,** które są podstawową wskazówką dla planującego. **Ten-**

dencje te w Warszawie układają się zasadniczo w dwu kierunkach: jeden główny pokrywa się z kierunkiem doliny Wisły, drugi jest prostopadły do poprzedniego. Obok tych kierunków występuje, oczywiście, potrzeba ruchów po skosach, które powinny być tak rozwiązane, by chronić i tak przeciążone śródmieścia od nadmiaru ruchów między dzielnicami. Skośne szlaki komunikacji powinny ponadto dawać płynne przerzuty na dowolny kierunek. Przerzuty takie, by nie komplikować ruchu, powinny być rozwiązane w obszarach wolnych pomiędzy dzielnicami.

Niezmiernie ważną sprawą jest właściwe usytuowanie śródmieścia. Badania dotychczasowego rozwoju Warszawy wykazały, że ośrodek miejski przesuwał się od Starego Miasta coraz bardziej na południowy zachód. Tendencja ta nie była jakąś akcją przemyślaną. Wynikała po prostu stąd, że śródmieście w miarę rozwoju szukało sobie nowych terenów. Tereny dostępne były jednak coraz dalej od Wisły.

Odsuwanie się od doliny rzeki powodowało upadek wartości plastycznych miasta. Ze zniszczeń dokonanych musimy wyciągnąć choć tę jedną korzyść, że rozwiążemy śródmieście Warszawy możliwie blisko Wisły i oprzemy je na wielkich osiach komunikacji miejskiej, jakimi są Marszałkowska i Aleje Jerozolimskie .

Te dwie arterie musimy przede wszystkim rozszerzyć i przebudować na miarę spodziewanego ruchu śródmiejskiego i wymagań ośrodka wielkiego miasta stołecznego.

Obecne i trudne do rozwiązania zagadnienie stanowi **stosunek do zabytków i zachowanej architektury Warszawy.** Ramy tego artykułu nie pozwalają tej sprawy omówić szerzej. Wystarczy jednak stwierdzić, że **najbardziej wartościowe budowle zabytkowe powinny być odtworzone dla zachowania ciągłości kultury polskiej.** Dzielnice, w których uratowała się dawna dobra architektura, powinny być otoczone specjalną troską i dbałością o formy budynków nowych w celu ich sharmonizowania z istniejącym otoczeniem. Obok tego jednak muszą powstać dzielnice, w których swobodnie będą się mogły wypowiedzieć współczesne kierunki architektoniczne.

I wreszcie zagadnienie **plastyki miasta.** Każde miasto kompozycję swoją powinno opierać o przyrodzone wartości krajobrazowe — powinno te wartości wykorzystywać a nie umniejszać. Podstawowym skarbem Warszawy pod tym względem jest Wisła wraz z jej doliną, obrzeżoną wysoką skarpą warszawską i niską od strony Pragi. Ta dolina wy-

znacza oś współżycia społecznego. Jest ona tym szlakiem, który powinien wiązać Warszawę z krajobrazem otaczającym i którego punkt kulminacyjny wypadałby na wysokości śródmieścia. **Plan powinien wprowadzić do miasta krajobraz nadwiślański, a miasto doprowadzić jego najwspanialszymi urządzeniami do skarpy i brzegów Wisły;** to jest ta wielka idea plastyczna, na której zbudujemy przyszłą Warszawę.

JAKIMI ŚRODKAMI MAMY PRZEPROWADZAĆ NASZE PLANY?

Oto pytanie, które stale nasuwa największe troski i gasi optymizm. Wiadomo, że nie byliśmy przed wojną krajem zamożnym, a cóż dopiero po takim okrutnym wyniszczeniu przez wojnę i okupację. Zdajemy sobie jednak sprawę, że **zasobność kapitałowa nie jest jedynym środkiem do uzdrowienia miasta.** Istnieje bardzo wiele miast bogatszych od Warszawy, którym również nie udało się uniknąć szkodliwych skutków gospodarki liberalistycznej. Więc istota rzeczy musi leżeć także i w czymś innym.

Rozważając całość warunków realizacyjnych, **musimy najpierw zrozumieć prawdziwą rolę planowania.** To, o czym mówiliśmy dotychczas, jest obrazem przyszłości — pewną nicią przewodnią. Przyszłość tę jednak musimy wcielać w życie stopniowo na podstawie etapowych planów realizacji. Plany te powinny uwzględniać nasze obecne możliwości. Ale właśnie dlatego powinny być rozwiązane tak, by nie uniemożliwiać właściwego inwestowania w przyszłych etapach.

Dalej uwzglęnijmy możliwości, jakie nam daje zmieniony ustrój gospodarczo-społeczny. **Uspołecznienie gruntów miejskich w Warszawie stwarza już wielką i niespotykaną dotąd podstawę realizacji.** Aby jednak wydało ono właściwe owoce, trzeba, aby rozliczne instytucje i zrzeszenia społeczne nie naśladowały w imię interesu grupowego dawnej inicjatywy prywatnej z jej egoistycznymi i krótkowzrocznymi interesami. **W odbudowie wszystkie interesy zarówno jednostkowe jak i grupowe muszą być podporządkowane dobru powszechnemu całego społeczeństwa.**

Stąd wynika jeden jeszcze ważny czynnik realizacyjny, jakim jest karność społeczna. Najlepszy plan i największe środki materialne nie pomogą w zbudowaniu nowej wielkiej Warszawy, jeśli zabraknie właściwej **organizacji,** której kardynalną podstawą jest karność i jednokierunkowy zgodny wysiłek.

BUDUJĄCA SIĘ WARSZAWA

Jedną z kierowniczych idei nowoczesnej sztuki budowania miast jest wyprowadzenie mieszkańców z wąskich, pozbawionych powietrza ulic, z ponurych, niewygodnych i pozbawionych słońca mieszkań, do ośrodków podmiejskich o zdrowym powietrzu, otoczonych lasami i zielenią pól, do domów ustawionych tak, aby słońce przenikało do każdego zakątka mieszkań. Wyprowadzenie do takich ośrodków, które będą wyposażone w odpowiednie urządzenia przydatne społecznie, aby rodzice udający się do pracy mogli zostawić spokojnie swoje dzieci pod opieką wychowawców w żłobku, przedszkolu, czy też szkole, aby sami wreszcie po powrocie z pracy znaleźli wszystko to, co ich zajmuje i daje odpoczynek. Tylko w tych warunkach może człowiek odczuć radość odpoczynku, tylko w tych warunkach czuć się może szczęśliwy.

Zgodnie z tym głównym terenem rozbudowy dzielnic mieszkalnych Warszawy jest tzw. **Warszawski Zespół Miejski, sięgający granicami na północy Modlina, na południu Góry Kalwarii, na zachodzie Pruszkowa, na wschodzie — Zielonki.**

Obok nowych osiedli i dzielnic mieszkalnych, rozrzuconych na rozległych terytoriach W. Z. M., rozbudowywać się będą, poddane nowej organizacji terenowej istniejące już dzielnice (w najbliższym sąsiedztwie Wisły) Mokotowa, Wierzbna i Służewca na południu, Żoliborza, Marymontu i Bielan na północy, oraz równolegle do tych, lecz w drugiej linii — Rakowiec na południu i Koło na północy, powiązane ze sobą szerokim pasem zieleni. Całkowicie nową dzielnicą mieszkalną będzie dzielnica Muranów.

Dzielnice pierwszej linii zamieszkane będą przez pracowników związanych pracą z dzielnicą rządową, leżącą na po-

łudnie od Al. Jerozolimskich i handlową, leżącą na północ od nich. Koło i Rakowiec zamieszkane będą przez pracowników przemysłu zaopatrzenia, mieszczącego się na Woli.

Dzielnice mieszkalne powiązane będą z dzielnicami pracy odpowiednio szybką komunikacją. Ale jeśli by ktoś chciał pójść do pracy pieszo, nie będzie szedł wąskim korytarzem ciasno zabudowanych ulic, lecz aleją, pełną zieleni i słońca. Pracownicy przemysłu ciężkiego na Żeraniu również otrzymają własne, dogodnie położone osiedla mieszkalne.

Nowa Warszawa omówionym układem miejsc pracy, mieszkania i odpoczynku przywróci piękno dnia każdemu mieszkańcowi miasta. Nieuciążliwa droga do pracy — lecz spacer, nie ciasne, duszne mieszkanie, lecz las i słońce, nie męka pracy w złych warunkach, lecz wnętrze fabryczne lub biurowe pełne światła.

Dzielnice centralne całego układu warszawskiego będą dzielnicami pracy. Wśród tych czołowe miejsce zajmują dwie dzielnice przemysłowe, wiążące ze sobą 700.000 tysięcy mieszkańców miasta.

Jedna położona na terenach **Woli,** w której zostanie skoncentrowana wytwórczość usługowa, a więc **przemysł odzieżowy, bieliźniany, przetworów spożywczych** itp., w którym maszyny poruszane będą wyłącznie elektrycznością.

Druga, to **Żerań** po stronie praskiej, na którego terenie znajdzie swe miejsce przemysł uciążliwy dla miasta, jak **gazownia, garbarnie, rzeźnia, przemysł ciężki,** wymagający sąsiędztwa wielkiego miasta, gromadzącego przecież najwybitniejsze siły fachowe i **przemysł energetyczny** zużytkowujący siłę bliskich dróg wodnych. Przemysł na Żeraniu poruszany parą, wyposażony będzie we własny wielki port rzeczny, który ułatwi transport surowca. Przeważające w Polsce wiatry zachodnie zwiewać będą dymy palenisk fabrycznych w teren, nie grożąc w ten sposób zadymieniem miastu.

Obie dzielnice przemysłowe otrzymają odpowiednią i dostosowaną do potrzeb sieć komunikacji kolejowej i drogowej. Wzdłuż kanału, obejmującego od strony wschodniej dzielnicę przemysłową Żerań, powstaną odpowiednio zróżnicowane tereny składowe oraz magazyny dla przechowywania wytworzonych dóbr.

Opuszczamy dzielnice przemysłowe, aby przenieść się na teren dwu wyodrębnionych, lecz sąsiadujących zę sobą dziel-

nic, których znaczenie przekracza daleko granice Warszawy, a mianowicie:

Dzielnicy tzw. rządowej, ośrodka dyspozycji administracyjnej i politycznej państwa,

dzielnicy handlowej tzw. City, w dużym stopniu ogniskującego wymianę wytworzonych dóbr gospodarstwa narodowego i w ten spobób wpływającej na kształtowanie się rynku krajowego.

Zabudowa tych dzielnic, pod względem architektury nosić będzie różny charakter, konstrast wyrazu architektonicznego na obu terenach podniesie znacznie wartość plastyczną miasta.

Budynki dzielnicy rządowej wznoszone będą w ten sposób, aby zapewnić jak najlepsze warunki pracy zatrudnionym w biurach, architektura ich nie będzie ubieganiem się o reprezentacyjność i wystawność, lecz o użyteczność, wysokość ich nie przekroczy czterech kondygnacji.

Odmiennie natomiast wyglądać będzie dzielnica handlowa. Staną tutaj wysokie budynki, tzw. wieżowce. Nie będą one sąsiadowały blisko ze sobą, ustawione natomiast zostaną luźno, aby nie zabierały sobie wzajemnie światła, bądź nie hamowały dopływu światła, bądź wreszcie, aby koncentrujący się wokół nich ruch kołowy i pieszy nie doznawał zaburzeń.

Możliwości współczesnej techniki budowlanej, 'dokładne studia pomiarowe terenu dzielnic centralnych, jak również doświadczenia innych miast nowoczesnych, pozwolą na odsłonięcie, uwypuklenie i wykorzystanie różnic poziomów terenowych dla tym łatwiejszego i sprawniejszego zróżnicowania ruchu na poszczególnych ulicach, bądź arteriach komunikacyjnych.

Pewna strata w wyposażeniu tych dzielnic w zieleń wyrównana będzie przez efekty, wynikające ze zróżnicowania poziomów ulic, zastosowanie wody jako elementu dekoracji architektonicznej.

Wielkimi arteriami ruchu staną się przebudowane: ulica Marszałkowska i Al. Jerozolimskie.

Obok Warszawy zbudowanej na nowym, dojrzałym planie, wyposażonej w architekturę o ekspresji współczesnej, nadal istnieć będzie pieczołowicie dźwignięta z gruzów Warszawa przeszłości.

Na szlaku od Nowego Miasta, poprzez Stare Miasto, Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat, Al. Marsz. Stalina, koń-

cząc na pałacu w Królikarni, wszystkie obiekty, posiadające wartość historyczną bądź artystyczną, zostaną dźwignięte z gruzów. Z największą wiernością historyczną przywrócony zostanie im wygląd, który posiadały niegdyś. Otoczą je ogrody i zieleń.

Zmieni swój wygląd **Powiśle,** stając się takim, jakim było dawniej, tj. pasem nadwodnym u stóp skarpy, pokrytej zielenią ogrodów oraz architekturą kościołów czy pałaców Krakowskiego Przedmieścia. Dodrzewione ogrody skarpy stworzą wybitnie piękny kontrast starej architektury budynków na skarpie z przebogatym tłem koloru i form natury.

W południowym odcinku skarpy powstaną nowe budowle o charakterze monumentalnym, dostosowane do potrzeb nowego życia, opartego na demokratycznych podstawach.

ZABUDOWA WARSZAWY W ŚWIETLE NOWYCH DEKRETÓW

Dekret o własności i użytkowaniu gruntów na obszarze m. st. Warszawy nadaje gminie m. st. Warszawy prawa własności wszystkich gruntów. **Budynki i inne przedmioty, znajdujące się na gruntach, pozostają własnością dotychczasowych właścicieli,** o ile nie są niezbędne dla celów regulacji miasta, a więc np. rozszerzenia ulic, lub wytknięcia nowych szlaków komunikacji i zieleni.

W tym wypadku właściciel otrzymuje odszkodowanie, którego zasady i wysokość będą ustalone oddzielnymi przepisami.

Właściciel gruntu przejętego przez miasto ma pierwszeństwo **wydzierżawienia dawnego swego gruntu na prawie zabudowy, na okres od 30 do 80 lat.**

Takie samo prawo zabudowy może uzyskać każdy obywatel, lub osoba prawna, a więc spółdzielnia, zrzeszenie lokatorów, na gruntach państwowych i samorządowych.

Prawo zabudowy powoduje wywołanie oddzielnej hipoteki dla prawa zabudowy, co się zaś tyczy gruntów, lub terenu, pozostającego własnością miasta, lub państwa, taka sama osoba fizyczna lub prawna może uzyskać prawo użytkowania.

Prawo zabudowy może być prolongowane na dalszy okres 20-stolecia, o ile stan budynku po upływie pierwotnego czasokresu będzie należycie utrzymany. Prawo to omawia 2-gi dekret.

Wreszcie trzeci dekret o rozbiórce i naprawie budynków zniszczonych lub uszkodzonych wskutek wojny wprowadza przepisy specjalne, regulujące sprawę budynków uszkodzonych lub zniszczonych.

W tym wypadku właściwa władza budowlana określa, czy dany budynek nadaje się do odbudowy, przekazując go do odbudowy dawnemu właścicielowi gruntu, wypadku niemożności wykonania odbudowy i zabudowy przez dawnego właściciela — prawo to może przyznać innej osobie lub kooperatywie budowlano-mieszkaniowej.



Niemniej po upływie okresu spłacenia sum, zaciągniętych lub wydatkowanych na zabudowę, własność budynku przechodzi do pierwotnego właściciela gruntu. Okres ten z reguły określony jest na lat 10.

Budynki zniszczone lub zrujnowane, nie nadające się do odbudowy, na wezwanie władzy budowlanej, muszą być usunięte w terminie oznaczonym przez władzę budowlaną, przez dawnego właściciela gruntu. W razie niewykonania rozbiórki i usunięcia takiego budynku, rozbiórkę ma prawo dokonać gmina, lub osoba upoważniona przez władze. W tym wypadku materiały z rozbiórki przechodzą na własność wykonywającego rozbiórkę. Mieszkania w domach odbudowanych i nowych nie podlegają ochronie lokatorów, jednak władza, udzielająca zezwolenia ma prawo zastrzec sobie pewną ilość lokali dla celów kwaterunkowych.

W ścisłej łączności z tymi trzema dekretami pozostaje bardzo doniosły dla sprawy uregulowania i unormowania wszystkich zagadnień mieszkaniowych — dekret o publicznej gospodarce lokalami i kontroli najmu. Dekret ten ustala prawa uzyskania przydziału mieszkania dla lokatorów głównych i sublokatorów. Dekret stosuje się w m. st. Warszawie oraz w miastach: Łodzi, Gdańsku, Lublinie, Krakowie, Katowicach i Poznaniu.

W dekrecie rozstrzygnięte zostały dotychczas należycie nieuporządkowane lub sporne sprawy gospodarki lokalami i ustanowione zostały władze kwaterunkowe i powołane tym dekretem komisje lokalowe. Nowe prawo poddaje kontroli zarówno przydział mieszkań przez władze kwaterunkowe, jak i tryb postępowania tych władz i wskazuje środki odwoływania się od decyzji i wreszcie sankcje karne za nieprzestrzeganie przepisów ustaw i nadużycia ze strony właścicieli budynku, zarządców domów i lokatorów.

Wszystkie cztery dekrety są prawomocne i weszyły w życie i zastosowanie. Zostały one ogłoszone w Dzienniku Ustaw R. P. w Nr 50 dnia 21 listopada 1945 r. poz. 279, 280, 281 i w Nr 4 z dnia 13 lutego 1946 r., poz. 27.

Wszyscy mieszkańcy wymienionych miast powinni w interesie własnym zaznajomić się z treścią tych dekretów, ponieważ nikt nie może tłumaczyć się nieznajomością ustaw ogłoszonych i obowiązujących.

Dekrety te przyczynią się niewątpliwie do uregulowania spraw odbudowy wymienionych miast.

II

FORMUJEMY OBLICZE POLSKI

Ilekolwiek spadło gryzącego zła i piekielnych nieszczęść na nasze pokolenie, pokolenie sponiewierane w ludzkiej godności i obrabowane jak chyba żadne w naszej historii, to jednak jest to niezbędną koniecznością, by cała zdrowa część narodu uświadomiła sobie dokładnie, że w jej ręku spoczywa los wielu przyszłych pokoleń polskich.

Musimy dostrzec, że koło każdego z nas przystanęła dziś niewidocznie historia. My uformujemy oblicze przyszłej Polski. My założymy fundamenty pod niepodległość i wielkość naszego narodu. My rozniecimy rozblask symbolicznej latarni morskiej, której światła przedzierać się będą w mroki nieznanej przyszłości.

Chcemy, czy nie chcemy, musimy się chwycić za bary z twardym losem, musimy stoczyć decydującą batalię o oblicze kulturalne, społeczne i gospodarcze Polski.

To my, naszą pracą, naszym wściekłym uporem, inteligencją naszej organizacji, wysiłkiem naszego rozumu, naszym cierpliwym spokojem wobec piętrzących się trudności ustalać będziemy w świecie ciężar gatunkowy imienia polskiego i podyktujemy przyszłości albo obowiązek szacunku wobec naszego państwa, albo prawo do nowej, rozbójniczej agresji.

Nigdzie jednak, na całej przestrzeni państwa, to historyczne zadanie nie jest tak decydujące, tak ważkie, tak przepojone automatyzmem konsekwencji, jak tu, na polskim Wybrzeżu.

W oczach naszych, w okresie jednego roku całe olbrzymie, wielowiekowe koło historii przekręciło się nagle o sto-

osiemdziesiąt stopni. Epoka Piastów stała się na chwilę rzeczywistością dwudziestego wieku.

Dostojny Gdańsk, dynamiczna Gdynia, stary Elbląg, nadodrzański Szczecin, spadkobierca tradycji archaicznego słowiańskiego portu Wolina, powracają do swojej, polskiej Macierzy. Są zdewastowane, ograbione, spustoszone ogniem i mieczem. Nic to. Dziełu barbarzyńskiego zniszczenia przeciwstawiamy nasze mocne ramiona, siłę naszego rozumu. Pokonamy zło istniejące i zwyciężymy! Rozpętamy tu wbrew olbrzymim trudnościom, w codziennym zmaganiu się z brakiem pieniędzy i materiałów, istny szał pracy i wytrwałości: aby Polska miała porty morskie wielkie i błyszczące, zbudowane ze stali i granitu, aby miała znowu wspaniałe miasta handlowe u stóp polskiego morza; aby tu każde dziecko polskie wchłaniało w swe płuca żywą atmosferę niepodległości; i aby stąd wiał nieustannie na całą Polskę „Wiatr od Morza" i mówił Jej, że umiemy nie tylko bohatersko walczyć z najeźdźcą, ale i bohatersko pracować.

„Wiatr od Morza", Gdynia — Gdańsk, luty 1946 r.

O PANOWANIE NA MORZU

W rozwoju państw morze odgrywa rolę niepoślednią. Te **państwa, które miały szeroki dostęp do morza i dobrze ukształtowane wybrzeże, niezależnie od posiadanego terytorium i liczby ludności, rozwijały się w państwa bogate, a nawet w światowe potęgi.** Jaskrawymi przykładami będą tu: Holandia, Belgia. Nie można tego natomiast powiedzieć, np. o Węgrzech, państwie o charakterze wybitnie kontynentalnym.

Podstawowymi elementami składającymi się na potęgę morską jest flota handlowa i rybacka. Ich ewentualnym zabezpieczeniem i obroną, jak również obroną granic morskich państwa jest odpowiednio ilościowo i jakościowo skompletowana i wyposażona w odpowiedni sprzęt i obsługę marynarka wojenna.

Rozwój potęgi morskiej natomiast uzależniony jest od:

przemysłu okrętowego,
wyposażenia portów,
gospodarki miast morskich,
wychowania morskiego społeczeństwa.

FLOTA NANDLOWA

Flota jest jakby rozszerzeniem własnego terytorium państwa, które sięga wszędzie tam, dokąd dochodzą jego statki. Małe państwo o wielkiej flocie ma większe wpływy na świecie, aniżeli to, które posiada wielkie terytoria, ale które przez swoją flotę nie może dosięgnąć tam, gdzie sięgają inne kraje.

Dane dotyczące tonażu handlowego niektórych państw w roku 1939 i 1946 przytacza poniższa tabela: *)

PAŃSTWO	Tonaż w tys. BRT	
	1939	1946
St. Zjednoczone	12.100	56.800
W. Brytania	23.300	19.600
Norwegia	6.400	3.950
Holandia	3.300	2.090
Grecja	2.700	1.700
Francja	2.900	1.300
Dania	1.122	630
Polska	137	117

Porównanie tonażu poszczególnych flot handlowych z roku 1939 i 1946 wykazuje znaczne przesunięcia w tej dziedzinie. St. Zjednoczone pięciokrotnie powiększyły tonaż swojej marynarki handlowej. Pozostałe z wymienionych w tabeli państw poniosły na skutek wojny mniejsze lub większe straty. Poza tym tabela powyższa dobitnie wskazuje na natężenie zainteresowania eksploatacją morza w poszczególnych państwach.

Jako przykład wzorowej gospodarki morskiej, może służyć mała i ubogo przez przyrodę wyposażona Norwegia. Żegluga moska jest tam rzemiosłem narodowym, stanowiącym źródło utrzymania większości obywateli, którzy pracują, jako marynarze, oficerowie marynarki, budownicy okrętów oraz pracownicy portowi i handlowi. Norwegia, licząca zaledwie 3 mil. mieszkańców, posiadała przed wojną czwartą co do wielkości flotę handlową świata, 9 razy większą niż tego wymagały potrzeby jej handlu zagranicznego. 8/9 floty norweskiej obsługiwało handel sąsiadów i zdobywało za świadczone usługi poważne dochody, które pozwalały Norwegom kupować potrzebne im surowce i towary zagranicą.

Jaki jest warunek istnienia i rozwoju własnej floty handlowej? Jest nim przede wszystkim oparcie się o własny tonaż i własny towar. Rozwój własnej flagi uwarunkowany jest zatym istnieniem własnego handlu zagranicznego i zrozumieniem przez sfery gospodarcze znaczenia i konieczności poparcia własnej marynarki handlowej.

*) Z powodu braku danych nie zostały uwzględnione w tabeli wszystkie potęgi morskie świata.

Obok spedytora morskiego*) i maklera,) decydujące w tym wypadku znaczenie posiada kupiec, który eksportuje towar.** On dysponuje transportem i decyduje o drodze towaru, jak również przeważnie o wyborze flagi. Często zdarza się, że przewóz na statkach własnej floty handlowej nie jest droższy od przewozu na obcych statkach, ale dysponent towaru***) nie zdaje sobie z tego sprawy i nie jest dostatecznie uświadomiony co do konieczności popierania flagi narodowej. **Gdy rynek wewnętrzny opanowany jest przez cudzoziemców, flaga państwa eksportującego pomijana jest tendencyjnie.**

W różnych krajach różny był stosunek udziału floty narodowej we własnym obrocie towarów.

W krajach europejskich wahał się on przeważnie około 35 do 55%.

W II Rzeczypospolitej stan przewozu towarów w obrocie zamorskim pod polską flagą przedstawiał się wyjątkowo niekorzystnie, gdyż wynosił wszystkiego ok. 10%.

Jakie były przyczyny tak niepomyślnej sytuacji naszej floty handlowej przed wojną?

Powodów było wiele. Na pierwszym miejscu przytoczyć należy największy błąd całej naszej struktury gospodarczej, jakim był prawie kompletny brak polskiej organizacji handlu morskiego. Dysponowanie transportem naszych towarów znajdowało się na skutek tego przeważnie w rękach firm cudzoziemskich. Obcy kupiec i pośrednik popierał oczywiście swoją banderę. Dalszym powodem był brak środków finansowych, charakterystyczny dla polskiego producenta, jak i dla towarzystw, zajmujących się transportem naszych towarów oraz dla naszych maklerów i spedytorów.

Wytwórca polski zmuszony był przeto sprzedawać surowiec, względnie kupiec towar-loco i franco miejsce załadunku i pozostawał w ten sposób bez wpływu na drogę transportu i wybór środków komunikacji. Nasi maklerzy i spedytorzy nie byli w stanie konkurować z bogatymi i zasobnymi w kapitały obrotowe firmami zagranicznymi, trudniącymi się trans-

*) Spedytor morski — firma handlowa, trudniąca się transportem morskim (firma przewożąca towar).

**) makler — pośrednik ułatwiający wynajem statków.

***) Dysponent towaru — kupiec dysponujący towarem przy ekspedycji tego ostatniego na morze. W zależności od tego, czy towar jest sprzedawany loco miejsce załadunku czy loco miejsce wyładunku towarem dysponuje jego sprzedawca lub nabywca.

portem morskim i cieszącymi się opieką i poparciem własnego państwa.

Inną przyczyną niskiego udziału polskiej floty handlowej w naszym eksporcie było małe uświadomienie ogółu społeczeństwa w sprawach morskich, szczególnie zaś brak tego uświadomienia uwidoczniał się w sferach przemysłowych i kupieckich.

Z rozpoczęciem wojny w 1939 r. prawie cała nasza flota handlowa wyemigrowała zagranicę. Przeważnie znalazła się ona w Anglii i tam w walkach z Niemcami doznała bolesnych strat.

W związku z uzyskaniem przez Polskę charakteru państwa morskiego wysuwa się na czoło zagadnień gospodarczych postulat rozwoju naszej floty handlowej. Bez dostatecznej własnej floty nie może być mowy o wykorzystaniu potencjału ekonomicznego Polski, wynikającego z posiadania szerokiego dostępu do morza i odzyskania ziem wysoko uprzemysłowionych.

Dlatego też staje się aktualna kwestia rewindykacji statków pogdańskich i poszczecińskich. Szczególnie odczuwa się dotkliwie brak holowników. Z istniejących gdańskich przed wojną 96 holowników kursuje obecnie zaledwie kilka. Dzięki pracy Polskiej Misji Morskiej odnaleziono już i zabezpieczono **17 holowników pogdańskich i 14 holowników pogdyńskich. 5 z nich a mianowicie „Kacper", „Wanda", „Tur", „Żeglarz" i „Atlas" już wróciły do portów polskich.**

Prócz tego odnaleziono większy statek s/s „Toruń" o wyporności 3200 ton.

Odnalezione polskie statki znajdują się głównie w portach niemieckich: Hamburgu, Lubece, Kilonii, Trawemünde i Schleimünde. Przy najbliższej sposobności statki te niewątpliwie wrócą do kraju.

Rewindykacja statków pogdańskich, pogdyńskich i poszczecińskich w pewnym stopniu ułatwi rozwiązanie kwestii żeglugi. Dla rozwoju polskiej floty handlowej będzie to jednak niewystarczające. **Tonaż** bowiem **naszej floty handlowej jest niewspółmiernie niski w stosunku do rzeczywistych potrzeb kraju, jak również dzasiejszego zapotrzebowania na nasz tonaż zagranicą.**

W ciągu stycznia i lutego rb. na przykład statki polskie dokonały rejsów do najdalszych zakątków świata. Największy statek naszej floty handlowej, motorowiec „Batory" po dłuższym postoju w Glasgow

odpłynął do Bombaju. Drugi nasz motorowiec transatlantycki „Sobieski" odbył w styczniu podróż z Port Said do Liverpoolu, a w lutym wypłynął do Afryki. Przy Złotym Wybrzeżu (Afryka) znajduje się statek „Oksywie", a między portami Afryki Zachodniej pływa polski parowiec „Lida". Statki „Kościuszko" i „Puławski" kursowały na egzptycznej linii pomiędzy Kalkutą w Indiach, a Rangunem w Burmie. Na tej samej trasie znalazł się nasz frachtowiec „Borysław", który przybył w lutym z Adenu. Frachtowiec „Narvik" odbył rejs z Midlesborough do Capetown (Afryka Południowa), zaś s/s „Bałtyk" rejs z Hawru przez Cardiff do Lagos w Portugalii i Port Harcourt w Nigerii.

Na szlakach między Europą a Ameryką Północną kursowały frachtowce „Tobruk" i „Opole".

Do portów Ameryki Południowej dotarł motorowiec „Lechistan". Na morze Śródziemne został skierowany frachtowiec „Białystok", który udał się z Liverpoolu do Bejrutu w Syrii. Między Anglią a portami Morza Śródziemnego stale kursował statek „Wisła". Statek „Lech" pływał na trasie między Anglią a Islandią, zaś statki „Kmicic" i „Kordecki" znajdowały się w końcu lutego w portach angielskich. Pozostałe polskie statki kursowały między Anglią a Polską, zawijając również do portów szwedzkich, duńskich i belgijskich.

Statki nasze znalazły się prawie na wszystkich morzach i oceanach świata. I okazało się, że flota nasza jest nikła, że nie jest w stanie podołać stojącym przed nią zadaniom. Musimy ją i to w najbliższych latach rozbudować do takich rozmiarów, ażebyśmy mogli za pomocą własnego tonażu zarówno odgrywać przeważającą rolę w całokształcie naszych obrotów zamorskich, mając w ten sposób zapewniony wpływ na kształtowanie się frachtów morskich — jak i obsługiwać najważniejsze połączenia regularne interesujące nasz eksport i import.

Dania na przykład, która straciła w czasie wojny 41% swego tonażu handlowego, już dziś i to bardzo szybko uruchamia swoją flotę handlową. Podjęto już obsługę przedwojennych połączeń liniowych z Anglią, Hiszpanią, Islandią i wielkimi portami Europy Zachodniej.

Holandia przejmuje od Zjednoczenia Żeglugowego Narodów Zjednoczonych linie niemieckie i japońskie.

Wyścig w opanowaniu morza trwa. Musimy się starać, aby w tym wyścigu nie znaleźć się na ostatnim miejscu.

RYBOŁÓSTWO MORSKIE.

Prócz handlu zamorskiego ważną pozycję w opanowaniu morza stanowi rybołóstwo morskie i związany z nim rozwój floty rybackiej. Bo nie jest rzeczą obojętną, czy będziemy kupowali ryby zagranicą za nasz węgiel, który również na rynku wewnętrznym jest niezmiernie pożądany, czy też będziemy sami dokonywać połowów morskich celem zaspokojenia zapotrzebowania wewnętrznego jak również dalszej odsprzedaży.

Wysiłki Rządu Jedności Narodowej, zmierzające do rozwoju rybołóstwa są ogromne. Zarządzeniem Ministra Żeglugi i Handlu zagranicznego z dnia 12 lutego rb. dokonana została reorganizacja władz rybołóstwa morskiego. Cały aparat Głównego Morskiego Urzędu Rybackiego przejął GENERALNY INSPEKTOR RYBOŁOSTWA MORSKIEGO Z SIEDZIBĄ W SOPOCIE. Jest on na prawach dyr. departamentu. Krok ten stanowi znaczne uproszczenie administracji rybackiej, a równocześnie podkreśla rolę i znaczenie rybołóstwa morskiego w naszym życiu gospodarczym.

Generalny Inspektorat Rybołóstwa Morskiego dzieli się na następujące wydziały:

1) ogólny,
2) ekonomiczno-prawny,
3) eksploatacji połowów,
4) zaopatrywania i techniczny,
5) Morskie Laboratorium Rybackie.

Generalnemu Inspektoratowi Ryb. Morskiego podlegają cztery Morskie Urzędy Rybackie z siedzibami w Gdyni, Gdańsku, Derłowie i Świnoujściu.

Organami wykonawczymi Morskich Urzędów Rybackich w terenie są kontrolerzy rybaccy, mianowani na poszczególne obwody z siedzibami w większych portach rybackich jak: Gdynia, Władysławowo, Hel, Gdańsk, Tomicko, Łeba, Postomin, Derłów, Kołobrzeg, Dziwna i Świnoujście.

Rybołóstwo morskie daje nam duży wkład do aprowizacji kraju i stąd wysiłek Państwa idzie w kierunku:

a) szkolenia nowych kadr rybaków,
b) powiększenia ilości taboru i sprzętu,
c) organizacji połowów oraz przetwórstwa i zbytu.

Część tych zagadnień skutecznie rozwiązuje spółdzielczość. Możliwości jednak nie są całkowicie wykorzystane i ludzie, którym sprawa rozwoju Wybrzeża leży na sercu, pobudzają inicjatywę powiększenia połowów, tak ważnych dla wyżywienia kraju. Doświadczenia lat przedwojennych wykazały, że rybaka nie należy zatrudniać jako siły najemnej w przedsiębiorstwach rybackich, ale raczej należy dać mu możność samodzielnych połowów na własnym kutrze czy łodzi.

Z inicjatywy Związku Rewizyjnego Spółdzielni oraz Generalnego Inspektoratu Rybołóstwa Morskiego przy wspóudziale szeregu instytucji państwowych, spółdzielczych, związków zawodowych rybaków oraz w obecności zainteresowanych rybaków powołano do życia w dniu 23 marca rb. **Bank Rybaków Morskich w Gdyni,** oparty na zasadach spółdzielczych, którzy zgodnie z brzmieniem statutu ma skupiać

> „osoby fizyczne lub prawne, trudniące się rybołóstwem morskim, przemysłem związanym z tym zawodem, wzgl. współpracujące z nim kulturalnie lub gospodarczo".

Jednym z zadań statutowych jest

> „udzielanie kredytów na budowę kutrów i łodzi rybackich, kupno i fabrykację sprzętu rybackiego, finansowanie połowów przybrzeżnych i dalekomorskich".

Nowopowstała instytucja stanowi ogniwo, spajające jeden z najważniejszych działów naszego życia na Wybrzeżu i ma za zadanie zorganizowanie wysiłków i kapitałów dla powiększania stanu posiadania naszego rybackiego sprzętu morskiego.

W chwili obecnej rozporządzamy 63 kutrami, 739 łodziami.

Inwestycje dokonane w rybołóstwie, które wynosiły 60 milionów złotych, umożliwiły wiosną 1946 r. dokonanie połowów o wartości 95 milionów złotych.

Powstał również Morski Instytut Rybacki, który uruchomił 7 stoczni rybackich i 47 zakładów przemysłu przetwórczo-rybnego. Stocznia w Postominie buduje 12 pełnomorskich łodzi motorowo-węglowych. Ponadto w innych stoczniach znajduje się: w budowie 15 kutrów rybackich, w remoncie około 20 kutrów. Motory do nowobudowanych jednostek są zamówione w Szwecji.

PRZEMYSŁ OKRĘTOWY.

Nie do pomyślenia jest szybka rozbudowa floty bez posiadania własnych stoczni. Konieczną więc jest rzeczą odbudowa i uruchomienie wszystkich posiadanych stoczni. Na szczególną uwagę zasługują stocznie szczecińskie. **Szczecin posiadał przed wojną 8 stoczni, z czego 3 zakłady** (Wulkanwerke, Oderwerke i Marinenwerke) **były wielkimi przedsiębiorstwami, wyposażonymi w kompletne urządzenia do budowy większych statków.** Wszystkie stocznie szczecińskie zostały w czasie wojny częściowo zniszczone. Niektóre z nich jednakże nadają się do szybkiej odbudowy (Marinenwerke, Wulkanwerke).

Uruchomienie stoczni związane jest z ogromnymi wydatkami, których szczędzić jednak nie będziemy, ponieważ zagadnienie rozbudowy floty handlowej i rybołóstwa morskiego stanowić będzie o potędze gospodarczej naszego kraju.

Uruchomione już stocznie i ich działalność wywołały zainteresowanie zagranicznych przemysłowców okrętowych, szczególnie szwdzkich, duńskich i angielskich. Będące w toku finalizowanie umowy o współpracę z jedną ze znanych stoczni skandynawskich będzie wstępem do brania udziału Polski w problemach żeglugi międzynarodowej *).

PORTY.

Polska jako państwo o charakterze kontynentalnym nie stanęła nigdy w rzędzie mocarstw decydujących o polityce świata. Wizja Polski jako państwa morskiego budzi już dziś zainteresowanie zagranicy. Angielski dziennik „Manchester Guardian" pisze:

> **„Polska, otrzymawszy szeroki dostęp do morza, dysponując takimi portami jak Gdynia, Szczecin i Gdańsk, po raz pierwszy w swej historii stanęła w rzędzie morskich państw Europy.**
>
> Roczny obrót w trzech wyżej wymienionych portach do chwili wybuchu wojny wynosił 25 milionów ton t. zn. więcej niż roczny obrót w dziewięciu innych portach bałtyckich: Sztokholm, Helsinki, Rostock, Królewiec, Lubek, Tallin, Kłajpeda i Libawa.

---

*) Artykuł omawiający szeroko zagadnienie przemysłu okrętowego w Polsce ukazał się w Nr 2 (16) „Poradnika Pracownika Społecznego".

Oprócz trzech wielkich portów posiada Polska 14 mniejszych.

Naród polski docenia znaczenie morza i w niedługim już czasie Szczecin dźwignie się z upadku wojennego, stając się jednym z największych portów Bałtyku. Położenie jego jest bardzo korzystne ze względu na posiadane zaplecze jak również jeśli chodzi o szybki i bezpośredni kontakt z portami angielskimi".

Artykuł angielskiego dziennika jest dowodem, że opinia angielska zaczyna powoli rozumieć nasze najżywotniejsze interesy i w obliczu rzeczywistości musi uznać wielki wysiłek, jaki wkłada rząd i całe społeczeństwo w dzieło odbudowy zniszczonego kraju. Niezrozumiałymi na tym tle są wręcz wrogie Polsce ustawiczne wystąpienia Churchilla.

Porty polskie pracują. Statki przychodzą i wychodzą. Wyładowuje się zboże, tłuszcze, konserwy, lekarstwa. Załadowuje się węgiel, żelazo, cement. Skomplikowana maszyna portowa działa. Swoiste życie portu biegnie nieustannym trybem pracy i wysiłku.

Porty polskie zdają egzamin, a zawdzięczać to należy w pierwszym rzędzie dwum instytucjom:

Głównemu Urzędowi Morskiemu, który zakreśla plany odbudowy, eksploatuje i konserwuje port,

Biuro Odbudowy Portów, które inwestuje i wykonuje samą odbudowę portów.

Nakreślone w lecie ubiegłego roku plany pracy tych dwóch instytucji zostały wykonane. Udostępniono dla statków trzy baseny w porcie gdańskim i większość użytkowych nabrzeży w porcie gdyńskim. Przy nabrzeżach tych może się załadowywać, względnie wyładować równocześnie ponad 30 statków morskich.

Ogólna zdolność przeładunkowa wynosi w pierwszym roku eksploatacji 7—8 milionów ton. Przeładowuje się ok. 5 milionów.

Dla pełnego wykorzystania zdolności przepustowej portów konieczne są jednak dalsze planowe inwestycje i w tym kierunku idą zamierzenia Głównego Urzędu Morskiego. Do końca roku bież. położy się nacisk z jednej strony na zmodernizowanie urządzeń przeładunkowych w obu portach, a w szczególności odnośnie kranów, które są stare i przez nadmierne

wykorzystywanie, zużyte są w wysokim stopniu, z drugiej na odbudowę zniszczonego falochronu w porcie gdyńskim.

Częściowa odbudowa falochronu nastąpi jeszcze w ciągu rb. Równolegle odbudowywać się będą i zniszczone nadbrzeża, a więc reszta Szwedzkiego, Duńskiego, Holenderskiego i Francuskiego. W ten sposób jeszcze w tym roku oddany będzie do eksploatacji cały basen węglowy.

Do rzędu najpilniejszych prac w programie odbudowy portu gdyńskiego zalicza się także udostępnienie dla ruchu portowego i eksploatacyjnego basenu rybackiego. Skoncentrowany tam będzie cały przeładunek ryb, a przed odbudowaniem nadbrzeża Śląskiego, załadowywane tam będą także statki z węglem.

Na koszty inwstycyjne odbudowy portów Gdyni i Gdańska do końca rb. przewidziana jest suma jednego miliarda trzystu milionów złotych.

Po przesunięciu się naszego terytorium państwowego na zachód, nieodzowną dla normalnego rozwoju naszego organizmu gospodarczo-politycznego pozycją stał się Szczecin, jako port morski i rzeczny, zamykający ujście Odry i łączący w sposób naturalny przy pomocy najtańszej komunikacji rzecznej całe prawobrzeżne dorzecze Odry z morzem. Szczecin — to płuca Wielkopolski i Śląska; posiadanie tego portu gwarantuje tym dzielnicom możność ekspansji gospodarczej i rozkwitu. Utrata Szczecina skazałaby je na uwiąd.

Szczecin — to port szczeciński.

To, co nadaje Szczecinowi polskiemu znaczenie nieodzowności państwowej, jest geograficzne położenie miasta i jego wspaniały nowoczesny port, którego obszar obejmuje 1320 ha, w tym powierzchni wodnej 400 ha, tj. o 80% więcej, niż wynosi obszar portu gdyńskiego. Całość portu składa się z 7-miu części.

1. T. zw. Stary Port, położony na obu brzegach Odry oraz jej odnogach, służących do żeglugi pasażerskiej, morskiej i śródlądowej oraz jako port rzeczny Szczecina.

2. Nadbrzeże Danzigkai z 1878 r., przeznaczone do żeglugi kabotażowej.

3. Nowy Port, wyposażony w tory kolejowe, dźwigi parowe oraz magazyny.

4. Port Wolnocłowy z 1898 r., lecz później gruntownie unowocześniony, wyposażony w dźwigi elektryczne i hydrauliczne, tory kolejowe i magazyny o dużej powierzchni składowania; posiada również place składowe dla eksportu węgla. Jest to jądro portu szczecińskiego.

5. Port węglowy z 1920 r. dla przeładunku węgla i rudy, posiada dźwigi motorowe o nośności 5 do 15 ton, wywrotnicę wagonową, oraz 200-tonowy zasobnik do rudy.

6. Port przemysłowy, tuż obok portu węglowego położony, oddany do użytku firm prywatnych.

7. Port zbożowy z 1939 r., wyposażony w silos o pojemności 43 tys. ton oraz dojazdy kolejowe.

Ogólna długość nadbrzeżnych portów szczecińskich wynosi 20 km (w Gdyni — 12 km).

Łączna powierzchnia magazynowa składów murowanych, szop drewnianych otwartych i pod dachem wynosi 240 tys. metrów² (w Gdyni — 123 tys. m²).

Kranów o nośności 2 do 10 ton ma Szczecin 103 (Gdynia 80).

kranów mostowych — 12 (Gdynia — 3),

kranów pływających o nośności 40 — 60 ton — 3 (Gdynia — 1),

kranów pływających o nośności 5 ton — 5.

Ponadto, jak już pisałem, posiada port szczeciński kilka większych i mniejszych stoczni okrętowych oraz szereg większych zakładów przemysłowych. Część urządzeń portowych uległa zniszczeniu w okresie działań wojennych, najwięcej, bo prawie w 60 proc. zniszczone zostały magazyny. Nadbrzeża kamienne i większa część drewnianych ocalały.

Ponieważ port Szczeciński jest dla rozwoju naszej gospodarki niezbędny, Zw. Radziecki, w zrozumieniu naszych potrzeb, oddaje nam stopniowo fragmenty portu. Tak więc władze nasze przejęły już część portu wolnocłowego (rafinerię cukru), wyspę (kępę parkicką) i ostatnio centrum przem. naftowego, a prawdopodobnie **w początkach 47 r. cały port będzie już w administracji polskiej.** Wkrótce, gdy powstanie żegluga kabotażowa, Szczecin, jedno z 23 miast morskich, należących do Zw. Gospodarczego, będzie miał połączenie wodne przez Świnoujście, gdzie trzymają straż okręty Polskiej Marynarki Wojennej z Gdynią, Gdańskiem i Elblągiem.

Aparat portowy wymaga specyficznego podejścia gospodarczego. **Porty polskie, stocznie, towarzystwa żeglugowe i rybołówcze winny być wyłączone spod gospodarki państwowej i przekształcone w przedsiębiorstwa skomercjalizowane,** gdyż tylko taka forma organizacyjna rokuje tym przedsiębiorstwom zdrowy rozwój i pożyteczną współpracę z zagranicą. Idąc po tej linii **Ekonomiczny Komitet Rady Ministrów opracowuje projekt komercjalizacji portów.**

MIASTA PORTOWE I NADMORSKIE.

Przykłady historycznie dobitnie wykazują jak wielkie znaczenie dla rozwoju gospodarczego, a co za tym idzie wzrostu bogactwa i potęgi państwa, posiadają, zawarte na podstawie umów, związki miast portowych. Za przykład może posłużyć Związek Miast Obodrycko-Welecko-Pomorskich z XI w. (Lubeka, Wyszomierz /Wismar/, Szczecin, Kołobrzeg, Gdańsk) lub też niemiecka „Hanza" (Hamburg, Brema, Lubeka), która posiadała przez czas dłuższy ogromny wpływ na politykę międzynarodową.

Związek Gospodarczy Miast Morskich Polski powstał dnia 8 marca rb. Inicjatorzy tej nowej nieznanego nigdy przedtym typu instytucji w Polsce wyszli, jak głoszą podniosłe słowa aktu erekcyjnego, z słusznego założenia, że **uzyskany przez Polskę szeroki dostęp do morza od Szczecina poprzez Gdynię i Gdańsk aż do Elbląga czyni Polskę państwem prawdziwie morskim,** że wszystkie miasta nadmorskie i portowe na całym polskim wybrzeżu łączy ta sama głęboka troska, ta sama tendencja służenia jak najlepiej, jak najaktywniej potrzebie Państwa i Narodu, że miasta te mają pełne poczucie wspólnoty zadań i wspólnoty interesów w zakresie odbudowy i zagospodarowania, w zakresie wypełnienia treścią rzetelnej i pokojowej pracy życia osiadłych tutaj zespołów ludzkich.

Zadania Związku Gospodarczego Miast Morskich koncentrują się na następujących zasadach:

a) związać nowe Wybrzeże Polski, składające się z elementów różnej przeszłości historycznej, różnej struktury gospodarczej i etnograficznej — w jednorodną całość, powiązaną psychicznie i materialnie, świadomą swej roli eksponowanej placówki rdzennie polskiej. Stąd wyłaniają się postulaty rozwoju komunikacji międzymiastowej na drogach lądowych

i morskich oraz wzajemnej wymiany towarów i dóbr kulturalnych.

b) stworzyć na całym Wybrzeżu warunki egzystencji i wykonywania pozytywnej pracy gospodarczej i społecznej dla ludności miast nadmorskich i portowych. Stąd wypływa postulat rozbudowy instytucji użyteczności publicznej, szkolnictwa specjalnego, ruchu handlowego międzymiastowego, charakterystycznego rzemiosła i przemysłu lokalnego, a więc odbudowania i zagospodarowania w ramach ogólnego planu państwowego miast Wybrzeża.

c) współdziałać w pracy wiążącej całe społeczeństwo polskie z morzem przestawiającej psychikę polską z lądowo-agrarnej na przemysłowo-morską. Stąd wynikać będzie tendencja jednolitego prowadzenia akcji propagandowo-morskiej, akcji kursów letnich na Wybrzeżu, opieki nad turystyką i uzdrowiskami nadmorskimi, opieki nad sportem morskim i żeglarskim oraz współdziałanie z takimi instytucjami jak Instytut Bałtycki, Liga Morska itp.

d) Opiniować wobec państwa o programach odbudowy i zabudowy miast i osiedli na Wybrzeżu oraz o wszelkich wnioskach w sprawie przełamywania trudności egzystencji i rozwoju, z którymi spotykają się i spotykać się będą miasta nadmorskie (zagadnienia finansowe, osiedleńcze, aprowizacyjne, inwestycyjne etc.).

e) krzewić wszelkie wartości regionalne w okręgach nadmorskich.

Za siedzibę Związku Gospodarczego Miast Morskich Polski obrano Gdańsk.

Nowopowstała instytucja ze wszech miar predystynowana jest do odegrania doniosłej roli, gdyż przyszłość naszego kraju uzależniona jest w dużym stopniu od tego

1) jak prędko zdołamy związać duchowo i materialnie wybrzeże Bałtyku w jednolitą organiczną całość z odrodzoną w nowych swych granicach III Rzeczpospolitą.

2) jak prędko zdołamy przekonać i wciągnąć cały naród do pracy nad ugruntowaniem pozycji Polski w świecie jako państwa morskiego.

ZASIEDLENIE WYBRZEŻA.

Najniezbędniejszym warunkiem rozwoju Polski jako państwa morskiego, poza warunkami natury materialnej i racjonalnym planowaniem pracy, jest przestawienie psychiki Polaka z lądowej na morską. To stawia przed nami zmiana struktury geograficznej, gospodarczej i politycznej naszego kraju. Dysponujemy obecnie wybrzeżem morskim długości ok. 500 km.

Jak wygląda zaludnienie brzegów morskich w poszczególnych krajach:

Anglia	—	150 — 200	mieszkańców na km.²
Francja	—	100 — 150	" "
Belgia	—	ponad 200	" "
Włochy	—	100 — 150	" "
Szwecja	—	75 — 100	" "

U nas natomiast stan zaludnienia wybrzeża nie jest zadowalający ani ilościowo ani jakościowo. 400 do 500.000 ludzi może jeszcze znaleźć warunki bytu nad Bałtykiem. Nie znaczy to jednakże, że chodzi o osiedleńców pojmujących morze jako letnisko. Tacy, pomimo, że zgłaszają się najliczniej, są tutaj najmniej potrzebni. **Na wybrzeżu potrzeba ludzi, którzyby budowali Polskę nie nad morzem lecz przede wszystkim na morzu.** Takich ludzi należy wychować. Wychować to znaczy zacząć od młodzieży. W tym celu zostało stworzone **Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.** Zasadniczym kierunkiem pracy wychowawczej będzie wielka propaganda morska w skali ogólnopaństwowej. Drugi kierunek to przysposobienie kadr ludzi, którzy mając stanąć do pracy morskiej. Ludzi, którzy stanowić będą załogi statków handlowych i rybackich, obsługiwać porty nasze od Szczecina po Elbląg. Będą to robotnicy portowi, formeni, wincmeni, liczmeni. Będą to czumownicy, którzy muszą nauczyć się przed tym odróżniać rufę statku od dziobu, wreszcie cała plejada szkutników, sieciarzy, powróżników, robotników stoczni itd.

Nawet najl piej obmyślane plany i największe wysiłki zakończą się fiaskiem, gdy nie będziemy mieć odpowiednio wyszkolonych ludzi.

Nurt, który przebija przez społeczeństwo polskie pozwala rokować na tym polu jak najlepsze nadzieje. Zainteresowanie morzem stale wzrasta, przyjmując coraz to właściwszy kierunek. Wzbiera potężna fala, która za lat kilka rozleje się po morzach i oceanach świata mocno gruntując pozycję Polski jako państwa morskiego.

POD POLSKĄ BANDERĄ

I. MARYNARKA HANDLOWA.

Morze jest terenem, na którym krzyżuje się sieć komunikacyjna, a co zatem idzie interesy wszystkich państw świata. Jest ono kopalnią złota dla państwa, posiadającego rozbudowaną flotę handlową, dzięki czemu można:

1) przez dostawę własnego towaru na miejsce przeznaczenia sprzedać go korzystnie,
2) dokonać zakupu towaru loco miejsce zbytu na warunkach korzystnych,
3) zaoszczędzić ogromne sumy pieniędzy, które pochłania importowanie i eksportowanie towarów pod obcą banderą,
4) obsługując eksport i import innych państw zyskać tak potrzebne dla gospodarki finansowej dewizy.

Organizacja polskiej marynarki handlowej w II Rzeczypospolitej oparta była na trzech przedsiębiorstwach z kapitałem wyłącznie lub przeważnie państwowym:

„Żegluga Polska",

„Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe",

„Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe", później popularnie nazwane GAL'em, które podjęło regularną obsługę linii żeglugowych, łączących Gdynię z Ameryką.

Nasze przedsiębiorstwa żeglugowe dysponowały początkowo tonażem, pochodzącym z dość przypadkowych zakupów, który nie nadawał się do racjonalnej eksploatacji na dłuższą metę.

Zainicjowana w roku 1934 planowa modernizacja naszej floty doprowadziła do tego, że przed wybuchem wojny mieliśmy już tonaż stosunkowo nowoczesny. Znaczna większość statków, bo ponad 60% tonażu, była w granicach wieku lat 10-ciu,

statków średnio starych było 23%, zaś przestarzałych, w wieku powyżej 20 lat, tylko 16%.

Większość polskiej floty handlowej zatrudniona była przed wojną na liniach regularnych. Żegluga liniowa posiadała 23 statki, reprezentujące 75% ogólnego tonażu, podczas gdy żegluga trampowa *) tylko 16 statków, stanowiących 25% ogólnego tonażu. Flota rybacka, używana do połowów dalekomorskich, składała się z 10 trawlerów **) i 20 dredgerów ***), należących do sześciu towarzystw. Prócz tego dla połowów bliskich istniała nieznaczana flotylla kutrów i łodzi rybackich.

W końcu sierpnia 1939 r. pod banderą polską pływało ogółem tylko **39 statków pełnomorskich** o skromnym łącznym tonażu **137.000 BRT.** Na flotę tę składało się 28 **parowców, 10 statków motorowych oraz 1 żaglowiec szkolny** z motorem pomocniczym.

Najbardziej wadliwą stroną naszego przemysłu okrętowego z czasów II Rzeczypospolitej było to, że **budowaliśmy wielkie luksusowe statki pasażerskie, które nie odpowiadały naszym potrzebom, były bardzo kosztowne w eksploatacji i wymagały stałych subwencji ze Skarbu Państwa. Tonaż przytem wszystkich nowych statków pasażerskich w liczbie 7 przewyższał połowę tonażu naszej floty handlowej.** Była to polityka niezdrowa z punktu widzenia interesów państwowych, która w warunkach III Rzeczypospolitej nie może być kontynuowana. Polsce są potrzebne przede wszystkim statki towarowe, liniowe i trampy ****), które są niezbędne do obsługi naszego handlu zagranicznego, które w normalnych warunkach nie powinny przynosić deficytu, a być źródłem dochodu i dopływu dewiz dla Państwa. W tym kierunku zmierza też plan odbudowy i rozbudowy naszej floty handlowej, przygotowany przez towarzystwa żeglugowe i Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego.

a) Straty wojenne.

Początek wojny w dniu 1 września 1939 r. zastał większość polskich pełnomorskich statków handlowych poza porta-

---

*) Żegluga trampowa — nieregularna.

**) Trawler — statek rybacki; używany był ten typ statków w czasie wojny często do wyławiania min.

***) Dredger — pogłębiarka. Istnieją następujące rodzaje pogłębiarek: czerpakowa, nasiębiorna, chwytakowa, ssąca i łyżkowa.

****) Tramp — statek nie odbywający regularnych kursów, przygodnie zabierający z portu towar.

mi ojczystymi, przeważnie nawet poza obrębem Bałtyku. Tonaż morski został zawczasu celowo ewakuowany, bądź też w trakcie odbywanych rejsów skierowany do portów nie zagrożonych agresją. W ten sposób zdołano zabezpieczyć **37 jednostek pełnomorskich o łącznym tonażu 117.000 BRT.**

W portach polskich pozostał tylko transportowiec „Toruń", przy pomocy którego zablokowano wejście do portu w Gdyni, oraz niewielki statek towarowy „Tczew", znajdujący się w Gdańsku po awarii. *) Prócz tych dwóch jednostek pozostał w portach cały tonaż portowy i przybrzeżny, którego ewakuacja nie była możliwa, jak również wszystkie kutry i łodzie rybackie. **Straty w tej kategorii tonażu wyniosły w sumie ponad 10.000 BRT.**

Lista jednostek, utraconych wskutek wybuchu wojny, obejmuje oprócz tego statki, budowane dla Polski na stoczniach w kraju, oraz w Holandii i Belgii, które w latach 1939—40 wpadły w ręce niemieckie, w ogólnej liczbie **8 jednostek o łącznej pojemności około 17.000 BRT.**

Polska flota handlowa została w czasie wojny uzupełniona przez zakup **8 statków frachtowych o łącznej pojemności około 50.000 BRT.**

Niestety, wydarzenia przewlekłej wojny morskiej w latach 1939—1945 spowodowały zniszczenie 13 przedwojennych polskich statków pełnomorskich, oraz 3 jednostek spośród zakupionych podczas wojny. Wśród straconych jednostek znajduje się nasz wielki statek pasażerski **„Piłsudski"** oraz piękny motorowiec pasażesko-towarowy **„Chrobry".**

Jeżeli podsumować wszystkie straty wojenne w polskim tonażu handlowym łącznie z utratą statków, które w momencie rozpoczęcia wojny budowały się w stoczniach zagranicznych, wyrażają się one cyfrą około **90.000 BRT.** W stosunku do wielkości całej posiadanej przez Polskę floty handlowej **są to straty nad wyraz dotkliwe, które zredukowały stan naszego tonażu po wojnie do cyfry około 117.000 BRT.**

Cyfrowe zestawienie strat wojennych polskiej floty handlowej nie wyczerpuje całości szkód, poniesionych przez naszą marynarkę handlową. Każde zatopienie polskiego statku przez nieprzyjacielskie samoloty czy okręty podwodne oznaczało nie tylko lukę w stanie ilościowym narodowego tonażu, ale co gorsze — również obniżenie jakościowe, niemożliwe do wyrównania w warunkach wojennych. Stracony tonaż mógł być podczas

*) Awaria — uszkodzenie okrętu handlowego lub jego ładunku.

wojny uzupełniony tylko częściowo i to przeważnie seryjnymi statkami amerykańskiej produkcji wojennej, których wartość z punktu widzenia ekonomicznej eksploatacji pokojowej przyjmowana jest na ogół dość krytycznie. Są to mianowicie statki za mało szybkie i nie bardzo oszczędne, nie mówiąc o tym, że nadają się tylko do transportu towarów i nie mogą zastąpić utraconego tonażu pasażerskiego. Panująca obecnie pomyślna koniunktura w zakresie pośpiesznych przewozów pasażersko-towarowych nie może być przez nas odpowiednio wyzyskana wskutek braku odpowiedniego tonażu. Szczególnie daje się odczuć brak zatopionych na początku wojny pasażerskich motorowców „Piłsudski" i „Chrobry", bez których nie można uruchomić regularnych linii z Gdyni do Ameryki Północnej i Ameryki Południowej. Gdyby bowiem obecnie uruchomiono każdą linię tylko przy pomocy jednego statku, odjazdy na linii północno-amerykańskiej następowałyby tylko raz w miesiącu, a na linii południowo-amerykańskiej nawet raz na dwa miesiące. W tych warunkach wznowienie polskich transoceanicznych linii pasażerskich będzie bardzo trudne, chyba że uzupełnimy nasz tonaż odpowiednimi statkami z reparacji wojennych lub zawrzemy odpowiednie porozumienie z obcymi liniami pasażerskimi, celem wspólnej eksploatacji poszczególnych tras oceanicznych.

b) Co nam dadzą reparacje i rewindykacja.

Obniżenie ilościowe i jakościowe w stanie tonażu handlowego stanowi część wkładu, jaki Polska wniosła do dzieła wywalczenia zwycięstwa w ostatniej wojnie. Dlatego straty nasze w tej dziedzinie muszą znaleźć na terenie międzynarodowym choćby częściową rekompensatę z tytułu reparacji wojennych przy podziale floty niemieckiej. Jak wiadomo, ocalałe z pogromu resztki dawnej niemieckiej floty handlowej zostały już podzielone między państwa sojusznicze. Polska otrzyma swój udział we flocie niemieckiej, z części, przypadającej Związkowi Radzieckiemu. Ponieważ Z. S. R. R. otrzymuje około 360.000 BRT., udział Polski, wynoszący 15% tej ilości, wyrazi się cyfrą około **54.000 BRT.** Stanowi to tylko częściowe pokrycie naszych strat. Nie należy przy tym zapominać, że w wyniku zniszczeń wojennych zaledwie 30% naszego obecnego tonażu można traktować jako tabor pełnowartościowy, to też tonaż przyznany Polsce w ramach reparacji wojennych winien w miarę możliwości obejmować jednostki najnowocze-

śniejsze, które by swoją wartością odpowiadały wysokiej klasie utraconych polskich statków przedwojennych.

Niezależnie od reparacji wojennych, nasza flota powiększa się drogą rewindykacji statków, które przed wojną pływały pod banderą gdańską. Zgodnie z decyzją trzech wielkich mocarstw, dawny tabor gdański został wyłączony z masy reparacyjnej i przyznany w całości Polsce. **Dwa pierwsze statki gdańskie: „Weichsel" i „Hafmia" (ex „Wiborg II") przybyły już do kraju i otrzymały nazwy „Słupsk" i „Sławno".** Podobnie jak inne statki gdańskie, są to jednak jednostki małe, nie nadające się do uzupełnienia naszych strat w tonażu liniowym.

Istniejąca w Londynie Polska Misja Morska wszczęła również poszukiwania pełnomorskich statków polskich towarzystw żeglugowych, które w momencie rozpoczęcia wojny w roku 1939 znajdowały się w budowie na stoczniach i zostały zajęte oraz wykończone przez Niemców. Poszukiwania te doprowadziły do odnalezienia statków:

„Lewant II" (ex „Hermann von Wiszmann", obecnie „Royal Harold"),

„Lewant III" (ex „Gustaw Nachtigall", obecnie „Otto Wunsche"),

„Bielsko" (niemiecka nazwa „Minden").

Statki powyższe, z chwilą pokonania Niemiec zostały uznane mylnie przez Komisję Kontrolną w Berlinie za statki poniemieckie, włączone do masy reparacyjnej i przydzielone wielkim sojusznikom. Polska Misja Morska złożyła w tej sprawie umotywowaną reklamację zarówno w międzysojuszniczej Komisji podziału statków, jak i u rządów państw, którym statki nasze zostały mylnie przydzielone.

Poszukiwania za statkami „Łódź" i „Olza" trwają.

W trakcie sprowadzania do kraju znajduje się statek „Toruń" (ex „Hannes Freymann"), który po kampanii 1939 roku został wydobyty przez Niemców z dna portu gdyńskiego i wcielony do floty niemieckiej. Statek ten również został mylnie potraktowany przez Radę Kontroli w Berlinie jako statek poniemiecki i dopiero na skutek wniesienia przez Rząd Polski umotywowanej reklamacji został nam zwrócony.

Starania rewindykacyjne Polskiej Misji Morskiej w Londynie dały również wyniki, jeśli chodzi o zwrot wywiezionych przez Niemców polskich kutrów rybackich. Pierwsza partia **11 kutrów znajduje się już w kraju, a dalszych 13 jednostek zostało zwolnionych przez wojskowe władze brytyjskie.** Ogółem

z brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec ma być rewindykowanych 47 odnalezionych kutrów polskich.

W zakresie odbudowy taboru rybołówczego wielką pomoc okazuje Polsce UNRRA, która zakupiła dotychczas dla nas **15 kutrów *) oraz 2 trawlery.** Pertraktacje o nabycie dalszych statków są w toku. W Anglii UNRRA zamówiła dla Polski **18 dużych dalekomorskch kutrów drewnianych,** które będą wybudowane do końca bieżącego roku na tamtejszych stoczniach. **Łącznie więc z jednostkami, których budowę podjęliśmy sami na stoczniach krajowych, istnieje uzasadniona nadzieja doprowadzenia naszej floty rybackiej jeszcze w roku 1946 do stanu: 20 trawlerów *), 10 lugrów **), 260 kutrów motorowych i 900 łodzi. Flota ta powinna dostarczać w ciągu roku 20.000 ton ryb,** przyczyniając się do odciążenia trudnej sytuacji na odcinku żywnościowym.

c) Stan obecny.

Jeśli chodzi o aktualną ewidencję naszej pełnomorskiej floty handlowej, to w posiadaniu poszczególnych polskich towarzystw żeglugowych znajdują się następujące statki:

1) Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A. (GAL).

M/S	„Batory	tonaż	14.287	BRT
„	„Sobieski"	„	11.030	"
„	„Morska Wola"	„	3.208	„
„	„Stalowa Wola"	„	3.133	„
S/S	„Białystok"		7.172	„
„	„Tobruk"	„	7.047	„
„	„Narwik"	„	7.031	„
„	„Bałtyk"	„	7.001	„
„	„Borysław"	„	5.977	„

*) Kuter — wielka łódź, zwykle z motorem parowym; również jednomasztowy statek o pięciu żaglach ukośnych.

*) Trawler — statek rybacki, używany w czasie wojny do wyławiania min.

**) Lugier — mały dwu lub trójmasztowy żeglowiec przybrzeżny.

2) Żegluga Polska S. A.

S/S „Wisła"	tonaż	3.108 BRT
" „Wilno"	"	2.018 "
" „Katowice"	"	1.995 "
" „Kraków"	"	2.018 "
" „Śląsk"	"	1.402 "
" „Hel"	"	1.066 "
M/S „Lewant"	"	1.942 "
" „Lechistan"	"	1.937 "
" „Oksywie"	"	766 "

3) Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe (Polbryt).

S/S „Lech"	tonaż	1.568 BRT
" „Lida"	"	1.568 "
" „Lublin"	"	1.409 "

4) Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe (Polskarob).

S/S „Kordecki"	tonaż	1.975 BRT
" „Kmicic"	"	1.894 "

5) Bałtycka Spółka Okrętowa.

S/S „Kromań"	tonaż	1.864 BRT
" „Narocz"	"	1.795 "

6) Rothert & Kiłaczycki.

M/S „Bug"	tonaż	499 "

W czasie wojny władze naszych towarzystw okrętowych zostały zdekompletowane, tak że nie było komu reprezentować tych przedsiębiorstw poza krajem. Na podstawie dekretu o zarządzaniu i rozporządzaniu mieniem Polski zagranicą zostali mianowani dla każdego z towarzystw żeglugowych kuratorzy. W drugiej połowie 1944 roku kuratorzy S. A. „Żegluga Polska" oraz S. A. „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" oddali majątek tych spółek w administrację towarzystwa „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A.". Od tego czasu **GAL faktycznie rozporządza i zarządza przeszło 92% całego polskiego tonażu handlowego.**

Na okres wojny wszystkie polskie przedsiębiorstwa żeglugowe obrały sobie swoją siedzibę w Londynie i, mimo zakończenia wojny, stan ten prowizorycznie trwa nadal. Powrót naszych towarzystw armadorskich do kraju uzależniony jest od spełnienia następujących postulatów: a) zwolnienia przez Bank of England funduszów polskich towarzystw okrętowych i postawienia ich do dyspozycji Narodowemu Bankowi Polskiemu, b) zapewnienia w Polsce na wybrzeżu lokali biurowych dla kilkuset urzędników oraz mieszkań dla kilkuset rodzin, c) zorganizowania i zapewnienia regularnych i normalnych połączeń telekomunikacyjnych ze wszystkimi krajami, a w szczególności z krajami morskimi jak również zapewnienia szybkiej ekspedycji poczty, bez czego normalna praca przedsiębiorstwa armadorskiego jest nie do pomyślenia.

Istnieje nadzieja realizacji powyższych postulatów w niedalekiej przyszłości, toteż już od października rb. Polskie Towarzystwa Żeglugowe mają zacząć stopniowo przenosić się do kraju.

d) Czteroletni plan rozbudowy floty handlowej.

Unormowanie sytuacji przedsiębiorstw żeglugowych wysunie siłą rzeczy na pierwszy plan zagadnienie dalszej rozbudowy polskiej floty handlowej. Dla zapewnienia krajowi pełnej autonomii w zakresie transportu morskiego, niezbędne jest posiadanie własnej floty handlowej o odpowiednich rozmiarach i odpowiednim poziomie technicznym. **Przed wojną Polska, mając swój udział w światowym handlu zagranicznym w wysokości 0,84% figurowała w światowej statystyce tonażu okrętowego cyfrą zaledwie 0,01%.** Rezultatem tego stanu rzeczy była **konieczność opłacania corocznie wielomilionowego haraczu banderom obcym** za przewóz polskich towarów i pasażerów. Kraj, zubożały wskutek wojny, nie może ponosić tak wielkiego obciążenia i dlatego konieczność rozbudowy własnego tonażu nie może w zasadzie podlegać dyskusji.

Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego opracowało czteroletni plan rozbudowy floty morskiej. Przewiduje on budowę

103 statków o pojemności 453.000 ton.

W bieżącym roku stocznie polskie **przystąpią do budowy 6 statków** dla GAL. Będą to **4 statki do przewozu węgla o pojemności 2.500 ton** każdy oraz **2 statki do przewozu drobnicy po 800 ton każdy. Wodowanie pierwszych statków przewiduje**

się na sierpień 1947 r. Dalsze zamówienia nowych statków nastąpią w miarę normowania się warunków produkcji w krajowym przemyśle okrętowym.

Zamawianie nowych statków w stoczniach zagranicznych jest na razie nieaktualne, ze względu na przeciążenie tych zakładów pracą, mogące potrwać jeszcze przez najbliższych parę lat. Towarzystwo GAL zamówiło jeszcze w 1944 r. w stoczni angielskiej 2 statki motorowe o nośności ok. 1.120 ton, które mają być wykończone na początku 1947 r. Ponadto GAL czyni zabiegi, by kupić niektóre jednostki amerykańskie, wydzierżawione przez Polskę podczas wojny, jak również pewne statki z wolnego rynku.

W ten sposób po zsumowaniu wszystkich nabytków, pochodzących z rewindykacji, reparacji, zamówień i zakupów, flota nasza powinna w niedługim czasie nie tylko pokryć swoje straty wojenne, ale nawet powiększyć tonaż przedwojenny. Wtedy polska flota handlowa będzie mogła oddawać należyte usługi w rozbudowie naszego handlu zamorskiego.

II. MARYNARKA WOJENNA.

Równolegle do rozwoju marynarki handlowej musi rozwinąć się marynarka wojenna. Po drugiej wojnie światowej polska flota wojenna znalazła się w obliczu trudniejszego zadania aniżeli w 1939 r.

Niezbyt wielki **pas wybrzeża 70 km w 1939 r. obecnie rozszerzył się do 500 km.** Wraz z wybrzeżem objęliśmy nowe porty. Wobec tych zmienionych warunków zadania marynarki wojennej znacznie się zwiększyły.

Marynarka wojenna, to siła zbrojna państwa na morzu, której najistotniejszym celem jest **obrona granic morskich, baz morskich oraz obrona statków handlowych.** Aby te zadania wykonać, flota wojenna musi być odpowiednio silna.

Siłę marynarki wojennej tworzą **okręty wojenne różnych typów, baterie nadbrzeżne, umocnienia brzegowe oraz lotnictwo morskie.** Wojna nie zostawiła nam nic ze wspomnianych elementów. Sami więc musimy stworzyć od nowa naszą siłę na morzu aby była ona zbudowana w proporcji do posiadanego obecnie wybrzeża. Przejdźmy teraz do analizy oraz przewidywań rozwoju marynarki wojennej.

Dla obrony naszych wybrzeży będziemy musieli posiadać okręty następujących typów: **krążowniki obrony wybrzeży, kontrtorpedowce, okręty podwodne, trawlery, ścigacze oraz**

okręty do specjalnych celów, jak szkolny, hydrograficzny a także pomocniczy tabor portowy.

a) Stan przedwojenny.

Przed wojną mieliśmy

4 kontrtorpedowce: **„Grom"** i **„Błyskawicę"** budowane w stoczniach angielskich oraz **„Wicher"** i **„Burzę"** konstrukcji francuskiej,

1 stawiacz min **„Gryf"**,

5 okrętów podwodnych **„Wilk"**, **„Żbik"**, **„Ryś"**, **„Orzeł"** i **„Sęp"**, pierwsze trzy konstrukcji francuskiej, dwa ostatnie natomiast budowane w stoczniach holenderskich,

6 trawlerów **„Jaskółka"**, **„Czapla"**, **„Mewa"**, **„Rybitwa"**, **„Czajka"** i **„Żuraw"**, cztery ostatnie służą nam znów dzięki interwencji naszych radzieckich przyjaciół,

2 kanonierki **„Piłsudski"** i **„Gen. Haller"**,

4 stare niemieckie torpedowce z okresu pierwszej wojny światowej: **„Mazur"**, **„Kujawiak"**, **„Ślązak"** i **„Podhalanin"**,

1 okręt hydrograficzny **„Pomorzanin"**,

1 żaglowiec szkolny **„Iskra"**,

1 transportowiec **„Wilia"**,

bogaty tabor portowy, jak **krypy, motorówki, holowniki,** etc.

Najsilniejszymi i największymi okrętami wojennymi były: **kontrtorpedowce ORP „Grom" i ORP „Błyskawica".** (Ten typ okrętu zalicza się do klasy tzw. „Leaderów" — okrętów dowodzących zespołami kontrtorpedowców).

b) Straty wojenne i stan obecny.

Flota wojenna została w czasie wojny uzupełniona nowymi jednostkami. Nie wszystkie one jednak doczekały czasów pokojowych.

Dużo jednostek polskiej marynarki wojennej zginęło w czasie wojny. Tu wymienić należy krążownik **„Dragon"** zatopiony przy zwalczaniu niemieckich umocnień pod Caen, kontrtorpedowce **„Grom"** i **„Orkan"** zatopione w akcji bojowej na północnym Atlantyku, **„Kujawiak"**, **„Medoc"**, **„Jastrząb"**, **„Orzeł"**, **„Konrad"** trafione w walkach o Anglię.

Dwanaście okrętów polskiej marynarki wojennej znajduje się do dziś dnia zagranicą i oczekuje na powrót do kraju.

Nasze ocalałe okręty zagranicą są pierwszymi elementami

naszej floty wojennej. W rachubę mogą tu wejść: **dwa kontrtorpedowce, 4 okręty podwodne i 4 trawlery.** Do tych okrętów doszłyby jeszcze okręty poniemieckie oraz okręty, na których walczyli zagranicą polscy marynarze, przyczyniając się swoją odwagą i ofiarnością do pokonania wspólnego wroga niemieckiego. Biorąc to wszystko pod rozwagę, do pełnego programu rozbudowy będzie nam potrzeba jeszcze dość dużo okrętów. Okręty te mogą być wybudowane na zamówienie zagranicą, a częściowo wykonane w kraju.

Wydatną pomoc w restytucji marynarki wojennej **okazał nam Związek Radziecki. Dnia 31 marca rb. wpłynęły do portu wojennego w Gdyni 23 okręty marynarki wojennej,** przekazane nam na podstawie umowy zawartej 19 marca rb. między Rządem Jedności Narodowej a Rządem Związku Radzieckiego. W skład flotylli wchodzi:

9 trawlerów,
12 ścigaczy,
2 kutry torpedowe.

Flotylla ta poważnie zasiliła młodą marynarkę polską i będzie miała duże znaczenie dla wzmocnienia obronności naszego wybrzeża. Trawlery pełnić będą na razie służbę jako poławiacze min, ścigacze i kutry obejmą przybrzeżną służbę wartowniczą.

Sprawa rozwoju marynarki wojennej łączy się nierozerwalnie z ludźmi. Budując nowe okręty, umacniając wybrzeża musimy jednocześnie dążyć do wyszkolenia w możliwie szybkim czasie całego zastępu specjalistów.

Dla celów szkoleniowych w marynarce wojennej istnieją: **szkoła oficerska i szkoła specjalistów morskich.** Ta ostatnia prowadzi dwa kursy (młodszy kurs specjalistów i starszy kurs specjalistów). Ponadto będą uruchomione w miarę potrzeby Oficerskie Kursy Specjalne dla poszczególnych specjalistów.

Nie łudźmy się, że praca nad odbudową marynarki wojennej i wyszkoleniem specjalistów będzie pracą łatwą, lecz przy poparciu najwyższych czynników państwowych, cały ogrom pracy, jaka nas czeka, da się pokonać.

Musimy pamiętać, że dziś, gdy weszliśmy szerokim wybrzeżem na Bałtyk nie damy się zepchnąć z tych granic i musimy być godnymi obrońcami granic morskich Polski.

OCZY NA BAŁTYK

Wielkie przemiany, zapoczątkowane w roku 1945, zwycięstwo odniesione nad Niemcami przez zjednoczone siły Słowian, przyniosły radykalny zwrot w nastawieniu psychicznym społeczeństwa polskiego wobec spraw morza i kontynentu. Usunięcie Niemców znad Wisły i wypchnięcie ich poza Odrę otwarto nam drogę do Bałtyku, dało nam pół tysiąca kilometrów błękitnej wstęgi brzegu morskiego. I chociaż brzeg ten nie jest tak romantyczny jak skały Bretanii lub brzegi kredowe koło Dover, nie jest tak obfity w porty, wjazdy, zatoki, sundy jak wybrzeża Grecji czy nawet Anglii, to jednak sam fakt szerokiego oparcia się o morze uderzył wyobraźnię narodu i wstrząsnął nią do głębi.

Oto każdej chwili można przyjechać do Braniewa, do Elbląga, do Gdańska, do Gdyni, do Postomina, do Złotobrzegu, Kołobrzegu, Szczecina i odczuwać pulsowanie globu ziemskiego na własnym polskim brzegu.

Wymiana towarów, wywóz i przywóz, świadczy, że bierzemy udział w życiu gospodarczym krajów i kontynentów. Bandera polska ma możność ruszania w świat i przebiegania wód całego globu. Nie potrzeba zresztą nawet tego widomego znaku materialnych koszyści, żeby odczuć szeroki oddech świata, kiedy jest się nad morzem. Starczy przybliżyć się do ławic, do wygiętych białych linii piasku, do fal ciemnego błękitu, przelewających się na kilometrowych przestrzeniach wybrzeża, starczy wyjść z nadbrzeżnego lasu, w pustce, w polu posłuchać tego głębokiego oddechu odwiecznego żywiołu wodnego, a każdy, w kim jest chociaż iskra odczuwania przyrody, ulegnie głębokiemu czarowi tego zjawiska.

Dzieci całego kraju powinny przyjeżdżać corocznie nad

brzeg morza. Dziesiątki świetlic, obozów, stacji harcerskich, punktów oparcia w istniejących budynkach szkolnych powinno roić się od tysięcy dziewcząt i chłopców, którzy tu pod okiem geografów, przyrodników i ekonomistów winni być wprowadzani w zagadnienia związane z morzem. Głęboki, żywy, dzień i noc trwający oddech olbrzyma-morza powinien ująć w swój potężny rytm młodego Polaka i młodą Polkę.

Do bajek wierutnych należy odwieczny przesąd, że Słowianin, że Polak nie był i nie będzie żeglarzem.

Jeszcze Polanie, prawdziwi twórcy i założyciele Polski piastowskiej, rwali się od Warty, Noteci i Odry szeregami wojowników, kupców i osiedleńców ku Bałtykowi jako ku tej gardzieli, która na świat szeroki, do sławy i skarbów prowadzi. Świt naszej historii błyska postaciami Mieszków i Chrobrych, którzy mieli obrócony wzrok na Kołobrzeg, na Szczecin, na Jomsborg, na Arkonę, na Skandynawię. Cała potęga mieczów i umysłów wytężona była, żeby dorwać się do portów, brzegów, statków i nie dać się odepchnąć od miejsc, gdzie wielkie rzeki słowiańskie, Odra i Wisła, wpadają do morza. Jaka mądra była polityka książąt polańskich, gdy sobie wzdłuż Odry poza Noteć, przez lasy i grody Pomorza drogę i wyrąbany chodnik ku słonym falom zapewniali! Siostra Chrobrego drogą tą za żonę królowi szwedzkiemu wysłaną została, by później zapanować w Danii i urodzić Kanuta Wielkiego, władcę Danii i Anglii.

Że Pomorzanie, bratni szczep Polan, byli dzielnymi żeglarzami, budowniczymi łodzi, nawet korsarzami, przed którymi drżały brzegi Wikingów*) to należy już dzisiaj w historii do rzeczy powszechnie uznanych. Sami napadając, doczekali się Wikingowie, że Słowianie zorganizowali zbrojny odpór i zuchwały napad, w którym zabierali to, co z ich brzegów pomorskich Wiking był zrabował.

Historia naszego narodu w pierwszych wiekach niepodległego bytu — to wielkie pasmo walk nieustających o dostęp do morza. Aż przyszły czasy Jagiellonów i magnackiej polityki ekspansji na Dzikie Pola, na Wschód, na Ukrainę i Białoruś.

Polska przestała być państwem morskim.

Rok 1945 to nie jakieś małe przesunięcie na tarczy wydarzeń historycznych, to obrót wskazówek o całe 360 stopni. Dusiliśmy się w zamkniętym worku, którego sznury trzymał Nie-

*) morskich rabusiów ze Skandynawii.

miec nad Bałtykiem. Dziś historia rozcięła mieczem ten worek, w którym nas jak w ciemnicy trzymano: biegniemy z śródlądu nad brzegi, nad Bałtyk i oddychamy pełną piersią słonym powietrzem, spryskanym przez pianę wiecznie kołyszącego się słowiańskiego, polskiego morza.

Niech powieściopisarze i poeci jadą do uzdrowisk bałtyckich i głoszą peany na cześć morza. Niech tysiące młodzieży wchodzi na statki, niech zapełnią się szkoły rybackie na wybrzeżu, niech huk i szum, niech oddech morza, ten rytmiczny prometejski zryw przypływów i odpływów da się słyszeć aż do Karpat, by dać znamię wielkości i potęgi naszym zamierzeniom. Przez wiele lat rzeźbiły góry naszą psychikę. Zakopane, Giewonty, Morskie Oka weszły tysiącami do pieśni i opisów. Dziś wzywają nas nie tylko góry, **wzywa nas Wiatr Morza.**

SPRAWY MORSKIE W ŚWIETLE LICZB I FAKTÓW

1) ODBUDOWA WYBRZEŻA

Bilans pracy rocznej Biura Odbudowy Portów.

WYKONANE PRACE	Jednostka	W		Razem
		Gdyni	Gdańsku	
Nadbrzeży do eksploatacji przystosowano	metrów	6.500	9.000	15.500
Magazynów odbudowano	m²	107.820	32.440	140.260
Dźwigów „	sztuk	24	49	49
Budynków administracyjnych i portowych odbudowano	m³	18.300	34.500	52.800
Sieci wodociągowej odbudowano	metrów	18.000	4.000	22.000
„ elektr. wysokiego napięcia „	„	15.500	4.865	20 465
„ „ niskiego „ „	„	35.000	11.000	46.000
Dróg komunikacyjnych	„	9.000	9.000	18.000

Poza tym:

1) przygotowano falochrony i nadbrzeża w Gdyni do odbudowy na rok 1946 i 1947,
2) zorganizowano zespół ludzi około 5.000 osób, zdolnych do wykonania wszelkich prac przy odbudowie portów.

Gdańska dyrekcja odbudowy

intensywnie odbudowuje szpitalnictwo Wybrzeża. Prowadzone są prace przy odbudowie szpitala ewangelickiego, kliniki ginekologicznej, oraz szpitala P. C. K. w Gdańsku; szpitala powszechnego i szpitala zakaźnego w Gdyni oraz szpitala w Elblągu.

Szereg większych miast mazurskich uruchomiło już gazownie. Gazownia w Olsztynie produkuje obecnie 5 milionów

metrów sześciennych gazu w stosunku rocznym. Ostatnio uruchomiono gazownie w Kwizyniu i Malborku. Gazownia zaś w Elblągu znajduje się w stadium odbudowy.

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy

od początku istnienia do dnia 30 kwietnia br. wyremontowała:
36 budynków, przeznaczonych na urzędy,
430 budynków, przeznaczonych na mieszkania.
Jednocześnie w tym czasie rozebrano 11 domów i usunięto gruzu 10.220 m³.

Odbudowa urządzeń wodnych.

Państwowy Zarząd Wodny przystąpił do odbudowy budynków na szlaku dolnej Odry. Wschodnia Odra jest już wolna dla żeglugi. Obecnie odbudowuje się inne urządzenia wodne.

Zbliża się ku końcowi odbudowa kanału Warmijskiego, łączącego Zalew Wiślany z Ostrodą i Iławą. Długość tego kanału wynosi 142 km.

2) PORTY

Obrót towarowy.

Poniżej podane zestawienie ilustruje prace obu portów w br.

MIESIĄC	Import	Eksport	Ogółem
	w tysiącach ton		
styczeń	139.0	177,9	316,9
luty	172,8	240.8	413 6
marzec	155 5	378,4	533,9
kwiecień	258,7	391,8	650,5
maj	271,2	511,9	783 1
razem	997,2	1700,8	2609,-

W miesiącu maju obydwa porty osiągnęły prawie 60% największego przeładunku przedwojennego.

Ruch statków.

Od początku roku do 1 czerwca br. weszło do portów w Gdyni i w Gdańsku 1.600 statków o pojemności 1,9 miliona ton reg. Statki te reprezentowały 11 bander.

Gdynia i Gdańsk. Do portów w Gdyni i Gdańsku weszło w ciągu maja br. 489 statków o pojemności 451.588 NRT., wyszło zaś 487 statków o pojemności 440.395 NRT.

Szczecin. W ciągu miesiąca maja na polski odcinek portu szczecińskiego wpłynęło 17 statków o pojemności 44.000 NRT., a opuściło port 18 statków o pojemności 46.000 NRT. Były to statki pasażerskie, które kursują w ruchu wahadłowym po między portem szczecińskim a Lubeką.

Władysławowo. Ruch statków i kutrów rybackich w porcie władysławowskim jest bardzo duży. Stale przebywa w porcie 14 kutrów polskich. Dorywczo zachodzi z Łaby 5 kutrów pod banderą sowiecką. W miesiącu czerwcu bawiła też duża flotylla kutrów duńskich i szwedzkich.

Hel natomiast stał się obecnie ulubioną przystanią dla statków i motorówek żeglugi przybrzeżnej, kursujących pomiędzy Gdynią, Gdańskiem i Helem.

Dyrekcja Gdańska Polskiej Żeglugi Państwowej

dokonała w czerwcu otwarcia linii pasażersko-drobnicowych Gdańsk — Elbląg i Gdańsk — Warszawa. Obie linie czynne są codziennie. Obok nich otwarto linie w kierunku Bydgoszczy i Poznania. Już dzisiaj na trasie Gdańsk — Elbląg korzysta przeciętnie dziennie 250 osób.

3) FLOTA.

Podział niemieckiej Floty handlowej.

Międzysojusznica Komisja do Spraw Odszkodowań Wojennych ustaliła następujący podział niemieckiej floty handlowej między Narody Zjednoczone:

Wielkiej Brytanii przyznano		354.512	BRT
Zw. Radzieckiemu	„	195.298	„
Norwegii	„	77.598	„
Francji	„	60.142	„

Holandii	przyznano	51.910	BRT
St. Zjednoczonym	"	46.925	"
Grecji	"	42.440	"
Polsce	"	34.464	"
Danii	"	20.410	"
Belgii	"	11.195	"
Kanadzie	"	10.977	"
Jugosławii	"	8.697	"
Indiom	"	2.594	"
Egiptowi	"	1.923	"
N. Zelandii	"	1.412	"
Australii	"	1.279	"

Odszkodowania wojenne pokryją w 1/3 straty wojenne polskiej marynarki handlowej.

Wydobywanie taboru rybackiego.

W porcie Warpno Nowe wydobyto z wody berlinkę o dużych rozmiarach. Po małym remoncie będzie ona służyła jako jednostka pomocnicza do wydobywania z dna zatoki innych łodzi i sprzętu rybackiego.

W rejonie dolnej Odry na odcinku Kostrzyń — Szczecin znajduje się w wodzie około 120 jednostek różnego rodzaju, w tym blisko 40 większych kutrów. W miesiącu maju br. wydobyto na tym odcinku Odry 2 holowniki i 6 barek. Wszystkie te jednostki spowodu uszkodzeń znajdują się w remoncie.

„Radar" we flotach handlowych.

W niedalekiej przyszłości nietylko samoloty, lecz i wszystkie długodystansowe statki będą wyekwipowane w „Radar" (jest to aparatura „radiolokacyjna").

System ten da nawigacji znacznie większą dokładność od dotychczas uzyskiwanej. Pozycja statku mogła być do tej pory, przy stosowaniu sekstansu, określana z dokładnością w promieniu około 1 mili. Zastosowanie „Radaru" da możność oznaczania położenia statku z dokładnością do kilkudziesięciu yardów. Żadne z istniejących map nie są dość dokładne w porównaniu z wynikami osiągniętymi przy użyciu „Radaru". Aparatura ta odda poza tym nieocenione usługi w żegludze w wypadku mgły oraz słabej widoczności.

4) RYBOŁÓSTWO MORSKIE.

Połowy ryb.

Oto wyniki osiągnięte w pierwszych 4 miesiącach br.:

MIESIĄC	Wartość dokonanych połowów w	
	kg.	zł.
styczeń	582.390	14.593.000
luty	469.890	11.935.000
marzec	1.419.945	35.416.740
kwiecień	1.638.553	49.352.954

Całoroczne połowy morskie polskich rybaków w 1938 r. wynosiły 1.219.0000 kg.

Nadmierna obfitość ryb na wybrzeżu.

Odradzające się rybołóstwo morskie przeżywa obecnie poważny kryzys. Połowy ryb morskich stale się zwiększają. Organizacja rynku zbytu natomiast nie podąża za szybkim rozwojem rybołóstwa. Wytworzyła się taka sytuacja, że podczas gdy magazyny na wybrzeżu zawalone są dorszem, ta wysoko wartościowa ryba morska prawie nie dociera do ważniejszych ośrodków konsumpcyjnych kraju, jak Warszawa, Katowice, Poznań, Łódź.

Poważną przeszkodą w racjonalnym rozprowadzaniu połowów ryb morskich jest niedostateczna pojemność chłodni na Wybrzeżu oraz brak odpowiednich środków transportowych do przewożenia rub świeżych, mianowicie wagonów i samochodów, zaopatrzonych w chłodnie. Drugą przeszkodą jest mała popularność w społeczeństwie ryby jako środka spożywczego.

Konsumpcja ryby w poszczególnych krajach wynosi:

W Japonii	50 kg.	na	głowę	rocznie	
„ ZSRR	25	„	„	„	„
„ Angli	20	„	„	„	„
We Francji	15—18	„	„	„	„
W Niemczech	15	„	„	„	„
„ Polsce	2—3,2	„	„	„	„

Zapoczątkowanie polskiego rybołóstwa dalekomorskiego.

W kwietniu br. zakupione zostały w Anglii 2 używane trawlery rybackie. Ze względu na brak odpowiedniej załogi

polskiej na razie zaangażowano angielskich rybaków którzy pod polską flagą w dniu 5 maja br. wypłynęli na jednym z tych trawlerów na połowy na Morze Północne.

5) SZKOLNICTWO MORSKIE.

Prace nad uruchomieniem statku szkolnego „Dar Pomorza" znajdują się w stadium końcowym. W związku z bliskim przejściem tego statku do czynnej kampanii przeprowadzane jest kompletowanie załogi.

Celem udoskonalenia programu nauczania w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni zbierane są materiały informacyjne od kapitanów, armadorów i mechaników polskiej marynarki handlowej. Skompletowano również dane odnośnie przedwojennego i wojennego programu Szkoły Morskiej w Anglii.

Rozpoczęto prace przygotowawcze do uruchomienia Szkoły Morskiej w Szczecinie.

W związku z utworzeniem Państwowego Centrum Wychowania Morskiego ułożono i rozesłano ankietę do zainteresowanych urzędów i instytucji celem zbierania materiałów opiniodawczych dla opracowania programów szkoleniowych na odcinku wychowania morskiego.

7-go czerwca b. r. zakończony został pierwszy kurs radiotelegrafistów morskich przy Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni. Z zapisanych na kurs 32 słuchaczy zdało egzaminy 26. Po przebyciu 6-cio miesięcznej praktyki na statkach absolwenci otrzymają świadectwa radiotelegrafistów morskich II klasy.

6) PRZEMYSŁ.

Przemysł okrętowy.

Zjednoczenie Stoczni Polskich zawarło umowy, dotyczące budowy całej serii statków handlowych — ogółem 14 jednostek. W tym:

6 węglarek po 2500 DWT,
2 uniwersalnych statków drobnicowych po 800 DWT,
2 trampów po 4500 DWT,
4 holowników.

Zamówienie to ma być zrealizowane w ciągu 2 lat. Pierwszy statek z tej serii spłynie na wodę z końcem przyszłego ro-

ku. Spodziewane są dalsze zamówienia z odcinków: rybackiego, portowego i żeglugi kabotażowej.

Stocznie gdańskie. Ze stoczni nr 1 odszedł 6 czerwca br. statek „Morska Wola", a 13 czerwca br. statek „Białystok" — oba po gruntownym remoncie. Obecnie stocznia pracuje nad 9 trawlerami marynarki wojennej. Na wielkim doku (6 tys. ton) gdzie stał „Białystok" remontuje się jednocześnie 5 trawlerów. Stocznia nr. 3, która posiada najlepiej wyposażoną stolarnię wykonuje serię kutrów rybackich. Stocznia nr. 4 (dawniej Klawittera) remontuje promy M. Z. K. i węglarkę.

Stocznia w Elblągu. W zespole Zjednoczonych Stoczni Polskich stocznia w Elblągu nosi kolejny nr. 16. Jest to jedna z największych stoczni polskich, ale wskutek uszkodzeń wojennych nie może na razie przystąpić do właściwej pracy — budowy okrętów i motorów. Stocznia przeprowadza obecnie naprawę 300 wagonów-cystern. Równocześnie stocznia wykonuje różne konstrukcje metalowe. W trakcie robót są dwie zapory wodne dla kanału Elbląskiego, dwie dla śluzy na Nogacie i dwie dla rzeki Pasłęki. W obecnej chwili są już uruchomione i zdatne do produkcji następujące działy:

1) odlewnie żeliwa o zdolności wykonywania odlewów do 10 ton w jednej sztuce,

2) oddział konstrukcji żelaznych o zdolności produkcyjnej w nitowaniu i spawaniu do 75 ton w jednej sztuce,

3) oddział mechaniczny,

4) odlewnie metali kolorowych.

Przemysł konserwowy.

Fabryki konserw rybnych ulokowały się ze względów zrozumiałych w pobliżu morza i większych miast portowych. Największą ilość fabryk rybnych grupują Gdynia i Gdańsk. W Gdyni znajdują się cztery przetwórnie rybne: „Temporyb", „Syrena", „Nordia Have" i Sentkowski, — w Gdańsku trzy: „Gedania", „Mątława" i „Elga".

Drugim zgrupowaniem fabryk Zjednoczenia Przemysłu Konserwowego są przetwórnie położone w rejonie miasta i portu Szczecina. Tu należy wymienić: państwową wędzarnię nr 5 i fabrykę konserw rybnych w Szczecinie oraz przetwórnię „Tytan" w Koszalinie. Te trzy zakłady tworzą grupę fabryk prze-

mysłu rybnego. Dwie natomiast przetwórnie „Odra" i „Polanka" w Szczecinie oraz fabryka w Gryfinie reprezentują przemysł mięsny. Ogółem na 500 kilometrach wybrzeża rozlokowały się 23 fabryki przemysłu konserwowego.

Przemysł metalowy.

W Gołonogu w woj. szczecińskim uruchomiona została fabryka puszek konserwowych. Uruchomienie tej fabryki ma szczególne znaczenie dla przemysłu konserwowego, który potrzebuje coraz większej ilości puszek.

Przemysł papierniczy.

Władze polskie przejęły w Szczecinie olbrzymią fabrykę papieru, jedną z największych tego rodzaju fabryk w Europie.

7) HODOWLA.

W Rożanej Górze pod Gdańskiem mieści się największa w Polsce hodowla **srebrnych lisów.** Obecnie hodowla liczy 160 lisów (70 młodynch i 90 starych).

8) OSADNICTWO.

Według danych z dnia 21 maja br.
ilość ludności polskiej w woj. gdańskim wynosiła 592.876 osób w woj. szczecińskim 404.000. W ciągu najbliższych 3 miesięcy ma przybyć na teren woj. szczecińskiego 300.000 repatriantów ze wschodu.

9) URLOPY POD NAMIOTAMI.

Biorąc pod uwagę zniszczenie wybrzeża, a w związku z tym katastrofalny brak mieszkań Polski Związek Zachodni zorganizował większą ilość obozów nadmorskich: rodzinnych, dla młodzieży i dla dorosłych osób pojedyńczych. Koszty spędzenia lata w namiotach będą bardzo niewielkie. Namioty te będą rozstawione w Sopocie, Gdyni i innych miejscowościach nad morzem, w zależności od ilości zgłoszeń z głębi kraju.

10) „ŚWIĘTO MORZA".

Tegoroczny obchód Święta Morza będzie miał charakter wyjątkowo uroczysty i manifestacyjny dla podkreślenia jednolitej postawy i niezłomnej woli całego Narodu Polskiego w spra-

wie naszych granic zachodnich i dostępu do morza. Główne uroczystości odbędą się w Szczecinie.

11) HISTORIA WALK O DOSTĘP DO BAŁTYKU.

W okresie I Królestwa (piastowskiego).

W X-tym wieku zarówno Gdańsk jak i Szczecin we władaniu Piastów.

Po śmierci Bolesława Chrobrego książęta pomorscy usamodzielniają się.

Rok 1046 — Kazimierz Odnowiciel zmusza księcia pomorskiego Ziemomysła do uległości.

W drugiej połowie XII-go wieku wpływy polskie na Pomorzu maleją.

W latach 1102 — 1113 Bolesław Krzywousty podporządkowuje Polsce Pomorze gdańskie i nadnoteckie — w 1123 r. Pomorze szczecińskie.

Rok 1205 — książe wielkopolski, Władysław Laskonogi, broni skutecznie Szczecina przed Duńczykami.

Rok 1230 — Konrad Mazowiecki sprowadza Krzyżaków do Polski.

W okresie rozbicia dzielnicowego Pomorze usamodzielnia się.

W roku 1295 — Przemysław Wielkopolski obejmuje władzę nad Pomorzem nadwiślańskim.

14 listopada 1308 — wezwani przez wojewodę pomorskiego przeciwko Brandeburczykom Krzyżacy, zdradziecko wchodzą do Gdańska i opanowują go, urządzając rzeź miejscowej ludności słowiańskiej.

W latach 1316 — 1317 walki Władysława Łokietka z Brandeburczykami.

W latach 1329 — 1331 walki Władysława Łokietka z Krzyżakami.

Po śmierci Kazimierza Wielkiego, który w 1343 r. zawiera sojusz z Pomorzem nadodrzańskim, to ostatnie traci na długie wieki łączność polityczną z Polską.

W okresie II Królestwa (jagiellońskiego).

15 lipca 1410 zwycięstwo nad Krzyżakami pod Grunwaldem.

Rok 1454 — poddanie się Ziem Pruskich zwierzchności króla polskiego.

W latach 1454 — 1466 wojna z Krzyżakami, zakończona klęską tych ostatnich i pokojem Toruńskim.

Rok 1525 — hołd pruski — Prusy lennikiem Polski.

W okresie I Rzeczypospolitej.

W okresie tym idea Chrobrego i Krzywoustego, którzy budowali Polskę nad Bałtykiem, została zupełnie zatracona. W miejscu utraconych ziem pomorskich szukano wprawdzie rekompensaty na Inflantach, lecz zdecydowanego i ciągłego programu morskiego nie było.

Rok 1657 — w trakcie najazdu szwedzkiego na Polskę, Prusy zwalniają się od zależności lennej i z biegiem lat przeradzają się w groźne dla Polski królestwo pruskie, głównego inicjatora późniejszych rozbiorów Polski.

W okresie II Rzeczypospolitej.

Polska, która się wyłoniła z pożogi I-ej wojny światowej, przejęła w zupełności tradycje Rzeczypospolitej szlacheckiej. Polityka polska okresu dwudziestolecia międzywojennego obrócona jest nadal ostrzem na wschód ze szkodą dla spraw morsko - bałtyckich. Jedynym realnym osiągnięciem w tym okresie na wybrzeżu Bałtyku jest budowa Gdyni wraz z jej portami — dzieło obecnego delegata dla spraw wybrzeża min. inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Traktatem Wersalskim Polska otrzymała tylko wąski pas ziemi pomorskiej z nikłym, bo 70 km liczącym dostępem do morza. Reszta Pomorza została przyznana Niemcom. Gdańsk ogłoszono wolnym miastem. Faktycznie jednak pozostawał on pod przemożnymi wpływami Niemiec. Taka sytuacja geopolityczna stworzyła dogodne warunki dla agresji niemieckiej we wrześniu 1939 r.

W okresie III Rzeczypospolitej.

21 lipca 1944 r. — Manifest PKWN-u wzywa Naród: „Stawajcie do walki o powrót do Matki-Ojczyzny starego, polskiego Pomorza, o Prusy Wschodnie, o szeroki dostęp do morza".

22 stycznia 1945 r.	Wojska radzieckie zdobywają Olsztyn — stolicę Warmii.
26 " "	Wojska radzieckie zdobywają Malborg — dawną stolicę Zakonu Krzyżackiego.
31 " "	I Armia Polska oswobadza Frydląd, Jastrów i Złotów.
10 lutego "	I Armia Polska przerywa Wał Pomorski.
14 " "	Wojska radzieckie zdobywają Szczecinek — główne miasto pojezierza pomorskiego.
4 marca "	Wojsko polskie osiąga Bałtyk w rejonie Kołobrzegu.
5 " "	Wojska radzieckie zdobywają Koszalin i Starogród — główne miasta Pomorza Zachodniego.
18 " "	I Armia Polska oswobadza Kołobrzeg.
28 " "	Wojska radzieckie przy współudziale polskiej brygady pancernej oswobadzają Gdynię.
30 " "	Rząd Tymczasowy ogłasza dekret o utworzeniu województwa gdańskiego.
6 kwietnia "	Oswobodzenie Gdańska.
10 " "	Prezydent Bierut i premier Osóbka-Morawski w Gdańsku i Gdyni.
15 " "	Odezwa 4 stronnictw demokratycznych: „Zaroi się od polskich statków handlowych i okrętów wojennych pod polską banderą na morzu Bałtyckim".
26 " "	Wojska radzieckie zdobywają Szczecin — stolicę Pomorza Zachodniego.
9 maja "	Zaprzysiężenie pierwszej jednostki Polskiej Marynarki Wojennej na polskim wybrzeżu.
14 kwietnia 1946 r.	Wielkie uroczystości w Szczecinie pod hasłem „Trzymamy straż nad Odrą".

12) REPATRIACJA NIEMCÓW.

Olsztyn.

W dniu 1 czerwca br. w mieście zamieszkiwało:

Polaków	35.074
osób różnej narodowości . .	17
Niemców	30
Razem	35.121

Gdańsk.

Stan liczebny Niemców w dniu 1 czerwca br. wynosił 17.000 osób.

Szczecin.

liczył w dniu 1 czerwca br.

Polaków	80.000
Niemców	20.000

BIBLIOGRAFIA ZAGADNIEŃ MORSKICH

W bibliografii uwzględniono jedynie wydawnictwa w języku polskim z lat ostatnich. Ze względu na szczupłość miejsca skrócono imiona autorów, opuszczono wydawcę i objętość druków.

Skróty: W — Warszawa, T — Toruń, P — Poznań, G — Gdynia, Gd — Gdańsk, b. m. r. = bez miejsca, roku wydania.

I. BIBLIOGRAFIE.

1. BIBLIOGRAFIA piśmiennictwa morsko-kolonialnego. Sprawy morskie b. m. r.
2. BOROWIK J. Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego W. 1937
3. BUKOWSKI A. Książki o Pomorzu w roku 1945. Bydgoszcz 1946.
4. CEHAK A. Polska bibliografia regionalna Pomorza, W. M. Gdańska i morza polskiego. Lwów 1931.
5. MATERIAŁY do Bibliografii Gdańska W. 1925.
6. RYGIEL S. Bibliografie bieżących polskich druków, dotyczących spraw morskich, rzecznych, emigracyjnych i kolonialnych. „Sprawy morskie i kolonialne" 1934 r. Nr. 1.
7. ŚLASKI B. Polska bibliografia żeglarska. P. 1923.
8. WIERCZYŃSKI S. Polska bibliografia morska W. 1930.
9. Zieliński S. Polska bibliografia morza i Pomorza. W. 1935.

II. DZIEŁA OGÓLNE O MORZU.

1. ABC o morzu. W. 1934.
2. GINSBERT J. (pseudonim Jim Pokerx). Prawda morska W. 1934.
3. INFORMATOR morski i kolonialny 1934.
4. KALENDARZ morski na r. 1946. G. 1945.
5. KATECHIZM MORSKI W. 1936.
6. RUMMEL J. Państwo a morze P. 1935.
7. SWIATOPOGLĄD morski T. 1934.
8. UMIASTOWSKI R. Morze jako źródło bogactwa narodu.

III. ZAGADNIENIA GOSPODARCZE. RYBOŁÓWSTWO.

1. BOHDAN B. Morska polityka gospodarcza Polski W. 1928.
2. BOROWIK J. Antynomie w gospodarce morskiej W. 1937.
3. BOROWIK J. Dziesięć lat polskiego rybołówstwa morskiego (1920—1930) Bydgoszcz-Gdynia 1930.
4. BOROWIK J. Ekspansja morska czy autarkia? W. 1935.
5. BOROWIK K. J. Prace Instytutu Bałtyckiego w dziedzinie gospodarstwa morskiego T. 1935.
6. BOROWIK J. Rybołówstwo flondrowe na polskim Wybrzeżu G. 1931.
7. BOROWIK J. Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego P. 1927.
8. OLSZEWICZ W. Węgiel i morze T. 1932.
9. PIOTROWSKI G. Przedsiębiorstwo morskie W. 1935.
10. ROSTKOWSKI F. Zagadnienie morskie na tle kryzysu W. 1933.
11. ZDZITOWIECKI J. Bałtyk. Szkic gospodarczy P. 1945.

IV. ŻEGLUGA, HANDEL MORSKI.

1. BAGIŃSKI H. Gospodarcze podstawy polskiego handlu zamorskiego T. 1930.
2. BOROWIK J. Zagadnienia żeglugi morskiej W. 1933
3. HANDEL morski w praktyce. Tczew 1928.
4. HILCHEN F. Transport morski a międzynarodowe porozumienie w żegludze. T. 1934.
5. KOSKO S. Światowa flota handlowa LMK. 1934.
6. ŁOPIEŃSKI Z. Polski handel zamorski.
7. POLSKA żegluga morska. W. 1932.
8. PROBLEM polskiej floty handlowej. W. 1932.
9. ROSTKOWSKI F. 6 lat polskiej polityki handlowo-morskiej. W. 1926.
10. RUMMEL J. Polska flota handlowa. T. 1930.
11. SKIBIŃSKI S. Zagraniczny handel towarowy Polski i Anglii. W. 1933.
12. SOWIŃSKI W. Prawo handlowe morskie w zarysie. W. 1935.
13. STOPCZYK W. Handel międzynarodowy na Bałtyku. T. 1928.
14. SZYSZKOWSKI S. Polska żegluga handlowa. W. 1934.
15 TURSKI M. Handel zamorski, jego istota i znaczenie dla Polski. T. 1930.
16. WINOWICZ F. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego z uwzględnieniem handlu Gdańska i Polski. Gd. 1924.
17 ZARUSKI M. Współczesna żegluga morska oraz słownik żeglarski.

V. PORTY MORSKIE.

1. HILCHEN F. Porty morskie. W. 1936.
2. ORGANIZACJA portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska. T. 1934.
3. HILCHEN F. Źródła rozwoju portów polskich. T. 1930.
4 NOSOWICZ T. Problem polskiego portu morskiego. T. 1930.
5. NOWACKI T. Organizacja zaplecza portów polskich. W. 1931.
6. RÓŻAŃSKI S. Przyszłość portów delty Wisły. G. 1945.
7 SKAŁKA J. Warunki rozwoju żeglugi i handlu w naszych portach morskich. W. 1929.
8. BAJER K. Gdynia polskim portem bawełnianym. Łódź 1932

9. BOROWIK J. Gdynia. (Kilka wydań polskich, francuskich, ang.).
10. DOBRZYCKI B., BRZOZOWSKI M. Obrót zamorski towarów w portach Gdynia i Gdańsk od roku 1924. b. m. 1935.
11. GDYNIA I WYBRZEŻE. W. 1933.
12. GIEYSZTOR W. Budowa portów w Gdyni. W. 1932.
13. KOSELNIK B., ZAKRZEWSKI. Port w Gdyni i jego urządzenia. G. 1934.
14. PORT Gdynia (kilka wydań polskich, ang., franc.).
15. SPITZER P. Gdynia i jej znaczenie dla gospodarstwa Polski. Kraków 1933.
16. ASKENAZY S. Gdańsk a Polska (kilka wydań polskich i niem.).
17. BOROWIK J. Nasz stosunek do Gdańska. Kraków 1933.
18. CHOŁONIEWSKI A. Gdańsk i Pomorze gdańskie. Kraków 1920.
19. CHOŁONIEWSKI A. Gdańsk, miasto polskie (wydanie polskie i franc.).
20. ZAGÓRSKI B. Rozwój i rozbudowa portu gdańskiego w ostatnim dziesięcioleciu. W. 1932.
21. PORT Gdański. W. 1929.
22. STOPCZYK W. Gdańsk i Gdynia w roku 1929 w świetle statystyki. P. 1930.
23. ŚWIĄTECKI K. Rozwój portu gdańskiego. T. 1932.
24. POLSKI Szczecin. Szczecin 1946.
25. ŚWIOKŁO W., MOSKALEWICZ E. Szczecin dawniej i dziś. Szczecin 1945.

VI. MARYNARKA WOJENNA.

1. CZECZOTT E. Obrona wybrzeża. W. 1931.
2. CZOŁOWSKI A. Marynarka w Polsce. Lwów 1922.
3. GINSBERT J. Fundusz obrony morskiej. W. 1933.
4. GINSBERT J. Pro mare nostro. Czy Polska musi i czy może posiadać silną marynarkę wojenną. W. 1936.
5. GINSBERT J. Rozbieżność poglądów na zadania i cele morskiej siły zbrojnej. W. 1938.
6. HUBERT W. Historia wojen morskich. W. 1935.
7. KRZYWIEC B. Obrona morska w Polsce. W. 1934.
8. KRZYWIEC B. Polska polityka wojenno-morska. W. 1934.
9. LEWANDOWSKI, ZAGÓRSKI. Morze źródłem potęgi Rzeczypospolitej. W. 1934.

VII. POLSKA POLITYKA MORSKA. DOSTĘP DO MORZA.

1. BAGIŃSKI H. Wolność Polski na morzu. W. 1931.
2. BAGIŃSKI H. Zagadnienie dostępu Polski do morza. W. 1927.
3. DOSTĘP do morza, zagadnienia pomorskie, wspólnota bałtycka. T. 1936.
4. GINDRICH W. O Polsce na morzu. W. 1933.
5. GINDRICH W. Polska a morze. W. 1932.
6. KWIATKOWSKI E. Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem. W. 1945.
7. KWIATKOWSKI E. O przyszłość Polski nad morzem. G. 1945.
8. KWIATKOWSKI E. Polityka morska Polski. W. 1934.
9. KWIATKOWSKI E. Polska na morzu. W. 1928.
10. KWIATKOWSKI E. Powrót Polski nad Bałtyk. T. 1930.
11. KWIATKOWSKI E. Trzymajmy się morza. W. 1930.

12. ŁOKUCIEJEWSKI J. Praca Polski na morzu. W. 1934.
13. MARCINKIEWICZ-DUNIN. Polska i jej dostęp do morza. W. 1931.
14. MORZE. Jednodniówka 1945.
15. PIĘTNAŚCIE lat polskiej pracy na morzu. G. 1935.
16. POLKOWSKI B. Dorobek Polski na morzu. W. 1935
17. RUMMEL J. Morskie zagadnienia Polski. G. 1934.
18 TAUBE K., SOCHA M. Frontem do morza. W. 1934.
19. TETZLAFF H. Zagadnienie morskiej polityki Polski. W. 1933.

VIII. WYBRZEŻE I POMORZE. HISTORIA POLSKIEGO MORZA.

1. BAGIŃSKI H. Nasz brzeg morski i teren Pomorza. W. 1930.
2. CHRZANOWSKI B. Wybrzeże. Lwów 1934.
3. CHRZANOWSKI B. Z wybrzeża i o wybrzeżu. W. 1934.
4. FRANKIEWICZ C. Historia Pomorza w zarysie. T. 1927.
5. GÓRSKI K. Pomorze wczoraj i dziś. Lwów 1934.
6. JAWORSKI. Polskie morze. W. 1921.
7. KONOPCZYŃSKI W. Walka z niemczyzną o Bałtyk. Kraków 1946.
8. KRONIKA o polskim morzu. W. 1930.
9. POLSKIE Pomorze. (3 tomy). T. 1929-31.
10. SMOLEŃSKI J. Morze i Pomorze. P. 1928.
11. SZELĄGOWSKI A. Walka o Bałtyk. Lwów 1921.
12. WRZOSEK A., ZWIERZ S. Żywioł obcy w życiu gospodarczym Pomorza. G-T. 1937.


III

NA DZIEŃ 22 LIPCA

Dwa lata odbudowy Odrodzonej Polski, które minęły, i szereg lat, które idą, przyszły historyk oceni jako najdonioślejszy przełom w dziejach politycznych narodu naszego.

Odrodzenie Polski nastąpiło w wyniku zdruzgotania faszyzmu, który załamał się, choć miał olbrzymie sukcesy militarne, choć reprezentował wielkie zasoby materialne i znakomitą technikę.

Przez nową Europę powiał ożywczy prąd wolności, co w dużej mierze zaważyć musiało na obliczu Polski.

Naród, który płacić musiał olbrzymią daninę za politykę magnaterii w XVIII stuleciu, za egoizm szlachty w czasie powstania listopadowego i styczniowego, za niedość bujny i głęboki nurt demokracji w okresie drugiej niepodległości, kiedy to sanacji udało się pochwycić władzę, teraz, gdy stał się gospodarzem w kraju, konsekwentnie dokonuje odbudowy i przebudowy kraju.

Są dokumenty w życiu narodu, które są symbolem tkwiących w nim sił żywotnych, które są niby zawołaniem dla lepszych czasów, jak Konstytucja 3 Maja, Uniwersał Połaniecki, Manifest Rządu Ludowego z 7 listopada 1918 roku.

Historyczny Manifest Lipcowy ma tę wielką nad wymienionymi dokumentami przewagę, że szczytnym hasłom społecznym nadał rzeczywisty kształt.

W uroczystym Manifeście z 1918 roku zwraca się Rząd do narodu w następujących słowach:

„Ludu Polski, Polski Chłopie i Robotniku! Jeżeli chcesz zająć należne Ci miejsce w rodzinie wolnych narodów, jeżeli chcesz sam być gospodarzem na swojej własnej ziemi, to musisz

w swoje własne ręce ująć władzę w Polsce, musisz sam budować gmach niepodległej i zjednoczonej Ludowej Rzeczypospolitej.

..Na Sejm Ustawodawczy wnosimy projekty następujących reform społecznych:

a) przymusowe wywłaszczenie i zniesienie wielkiej i średniej własności ziemskiej i oddanie jej w ręce ludu pracującego pod kontrolą państwową.

b) upaństwowienie kopalń, salin, przemysłu naftowego, dróg komunikacyjnych, oraz innych działów przemysłu, gdzie się to da odrazu uczynić...

Inny jest duch naszych czasów, stąd i inne sformułowania w Manifeście Lipcowym.

Twórcy Manifestu Lipcowego, rozumiejąc, że chwila, która przyszła jest niepowtarzalna, śmiało oddają władzę w ręce ludu, oddają jednocześnie ludowi ziemię, będącą wszak jego niezaprzeczalną własnością.

„Rodacy! Aby przyspieszyć odbudowę kraju i zaspokoić odwieczny pęd chłopstwa polskiego do ziemi, Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego przystąpi natychmiast do urzeczywistnienia na terenach wyzwolonych szerokiej reformy rolnej".

Następnie Manifest wskazuje konkretne wytyczne tej reformy rolnej, które weszły w skład wydanego parę tygodni później dekretu o przeprowadzeniu reformy rolnej.

Zainicjowanie i przeprowadzenie reformy było kategorycznym stwierdzeniem, że Polska wkracza na tory nowoczesnego rozwoju.

Reforma rolna była prawdziwą manifestacją rządu pod adresem chłopów, którzy po raz pierwszy w dziejach Polski mieli zrozumieć i odczuć, że z przedmiotu prawnego stają się podmiotem, a przez wielki akt prawny zostali obywatelami kraju.

Reforma rolna była uzupełnieniem testamentu wielkich ojców polskiej demokracji, którzy przed stu laty, w 1842 roku jeszcze w „Piśmie Towarzystwa Demokratycznego" głosili:

„Polska, kraj rolniczy ma jeden najnaturalniejszy, w jednej chwili dokonać się mogący środek zapewnieia ludu o jego przyszłym szczęściu, zapewnienia mu niepodległego bytu, a tym jest nadanie mu własności ziemskiej...

Nadanie to powinno być dokonane najuroczystszym aktem, w imieniu całego narodu wydanym, nie może być skutkiem do-

browolnych indywidualnych ofiar, a tym bardziej nie może w sobie zawierać zobowiązań do jakiegokolwiek wynagrodzenia".

Tak więc reforma rolna, to największa zdobycz Polski.

Za nią przyszły inne.

Przez unarodowienie przemysłu i usunięcie kapitalistów wielkich i średnich — założone zostały podstawy pod nieskrępowany rozwój gospodarczy kraju i dobrobyt obywateli, a jednocześnie podniesiono pracę do godności jedynej dźwigni postępu.

Obie te reformy są przełomem w życiu całego narodu, a nie tylko warstwy chłopskiej czy robotniczej.

Jedynie słuszna polityka zagraniczna, której zasady zostały również wytyczone w Manifeście, demokratyczny charakter Wojska Polskiego, nowe zasady w przedmiocie rozbudowy aparatu administracyjnego, zapewnienie bezpłatnego nauczania na wszystkich szczeblach, spowodowanie powrotu emigracji do kraju, rozbudowa świadczeń społecznych i ustawodawstwa pracowniczego — to dalsze elementy Manifestu Lipcowego, z żelazną konsekwencją wcielane w życie.

ROK ODRODZONEJ SZKOŁY POLSKIEJ

Mamy za sobą rok pracy nad odbudową szkoły w odrodzonej Polsce. Oceniając wyniki tej pracy nie możemy ograniczyć się do porównania stanu szkolnictwa polskiego w chwili obecnej z jego stanem przed wojną, lecz musimy uwzględnić sytuację, w której rozpoczęło się organizowanie działalności oświatowej po okupacji niemieckiej.

Szkoła polska straciła w czasie wojny przeszło 30% nauczycieli i profesorów. Okupant hitlerowski zniszczył tysiące budynków szkolnych, pracowni naukowych i bibliotek. Przez pięć lat cała młodzież szkół średnich i wyższych oraz około 70% młodzieży szkół powszechnych. nie mogło korzystać z nauki szkolnej. Tajne nauczanie, mimo heroicznych często wysiłków nauczycieli, tylko w słabym stopniu zmniejszyło rozmiary katastrofy, jaką było pozbawienie narodu polskiego normalnej szkoły. To też odbudowa szkolnictwa, która rozpoczęła się bezpośrednio po odzyskaniu niepodległości, była zadaniem ogromnie trudnym, tymbardziej, że dokonywała się w warunkach powszechnego zniszczenia i ciężkiej sytuacji ekonomicznej kraju. Tylko dzięki dużemu zrozumieniu zagadnienia oświaty, dzięki pozytywnemu ustosunkowaniu się społeczeństwa i ofiarności nauczyciela polskiego, który pracę swą wykonywał często z prawdziwym poświęceniem, może szkoła nasza poszczycić się poważnymi osiągnięciami, o których świadczą następujące cyfry:

Czasokres	Przedszkola	Wychowawczynie	Dzieci uczęszczające do przedszkoli	
			liczba	% ogółu dzieci w wieku p-szk.
II Rzeczpospolita	1506	2045	74.800	3%
III Rzeczpospolita	2448	3705	145.000	9%

Przedszkola spełniają ważną rolę w ogólnym systemie wychowania. Są one doskonałym przygotowaniem dzieci do pracy w szkole powszechnej, a na ziemiach odzyskanych ułatwiają ponadto pracę repolonizacyjną. Toteż dalsze rozszerzenie sieci przedszkoli i realizacja obowiązku powszechnego wychowania przedszkolnego jest jednym z najpilniejszych zadań w dziedzinie oświaty.

* * *

Czasokres	Szkoły powszech.	Nauczyciele	Ucząca się młodzież
Czerwiec 1945	15.333	47.900	2.500.000
Czerwiec 1946	19.900	69.500	3.176.000

Tylko około 7% młodzieży w wieku szkolnym znajduje się jeszcze poza szkołą, podczas gdy przed wojną było ich 13%.

Na ziemiach odzyskanych uruchomiono w ciągu bieżącego roku przeszło 4 tysiące szkół z liczbą uczniów 383.000.

Bardzo poważnym osiągnięciem jest **podniesienie stopnia organizacyjnego na terenie obecnej Polski (bez ziem odzyskanych). Liczba szkół o jednym nauczycielu zmniejszyła się o 1200.** Powstały również liczne szkoły zbiorcze, obsługujące zakłady niżej zorganizowane, w tych miejscowościach, gdzie mała liczba dzieci nie pozwala na podniesienie stopnia organizacyjnego. **Ze szkół zbiorczych korzysta już dziś około 60 tysięcy dzieci.**

Mimo tych, wysiłków przeszło 2000 szkół w całym kraju nie można było uruchomić z powodu braku nauczycieli. Toteż odbudowa i rozbudowa kadr nuczycielskich jest jedną z najpoważniejszych trosk administracji szkolnej. **Od czerwca ubiegłego roku liczba nauczycieli powiększyła się o przeszło**

20 tysięcy. W roku szkolnym 1944/5 mieliśmy 53 stałe zakłady kształcenia nauczycieli, obecnie jest ich 105. Kursów pedagogicznych było 190, obecnie — 324. W czynnych zakładach kształcenia nauczycieli i na kursach pedagogicznych **kształci się około 15 tysięcy kandydatów do zawodu nauczycielskiego.**

* * *

W dziedzinie szkolnictwa średniego ogólnokształcącego osiągnęliśmy poziom przedwojenny zarówno pod względem **ilości szkół (764) jak i liczby uczniów (238000).**

Odsetek młodzieży, korzystającej z tego typu szkół jest więc proporcjonalnie większy niż przed 1939 r. ponieważ ludność Polski zmniejszyła się o 30%.

* * *

Gorzej przedstawia się sprawa szkół zawodowych. Odbudowa ich wymaga bowiem przygotowania kadr instruktorskich oraz dużych inwestycji materialnych dla wyposażenia warsztatów szkolnych. Potrzeby w tej dziedzinie są ogromne. Wynikają one z konieczności rychłej odbudowy kraju i nowych zadań, wywołanych zmianą ustroju gospodarczego i społecznego Polski. Odzyskanie uprzemysłowionych ziem zachodnich oraz szerokiego dostępu do morza stworzyło zapotrzebowanie na setki tysięcy specjalistów. Musi ich wykształcić szkoła zawodowa. W chwili obecnej **mamy 901 szkołę zawodową typu zasadniczego** tj. więcej niż przed wojną i 388 **szkół dokształcających.** Do szkół zawodowych wszelkich typów uczęszcza przeszło **190.000 młodzieży** na 1.600.000 w wieku od 15 — 18 lat. Jest to w porównaniu z sytuacją w roku bieżącym, a nawet ze stanem przedwojennym osiągnięcie duże, ale znikome, gdy chodzi o potrzeby w tej dziedzinie.

Dlatego też zagadnienie kształcenia zawodowego zajmować musi w hierarchii spraw oświatowych miejsce uprzywilejowane. Dotychczas upośledzona szkoła zawodowa, zwłaszcza dokształcająca musi się stać atrakcyjną pełnowartościową szkołą średnią dla najszerszych mas młodzieży.

* * *

Bardzo poważne są osiągnięcia naszego szkolnictwa wyższego. Obejmuje ono **21 szkół wyższych akademickich i 8 nie-**

akademickich. Prócz tych szkół, podlegających Ministerstwu Oświaty mamy jeszcze 8 szkół wyższych, podlegających innym resortom. Liczba studentów, z których duży odsetek stanowią słuchacze 1-go roku, **wynosi około 55.000 i przekracza stan przedwojenny.** Już dzisiaj, mimo ogromnych strat, jakie poniosły szkoły wyższe w czasie okupacji, ich pojemność wzrosła pokaźnie. Zaznacza się to przede wszystkim w dziedzinie szkolnictwa technicznego, przed którym stoi tak ważne zadanie przygotowania kadr dla potrzeb naszej gospodarki. **W miejsce 2 politechnik przed wojną, mamy 5. W Warszawie, Łodzi, Gdańsku, Gliwicach, Wrocławiu.**

Dla wypełnienia luk, spowodowanych sześcioletnią przerwą w normalnej pracy naszego szkolnictwa i szybkiego szkolenia wykwalifikowanych specjalistów wszystkich dziedzin utworzono na każdym wydziale szkoły wyższej na okres przejściowy do odwołannia wstępny rok studiów. O przyjęciu na wstępny rok decydują komisje weryfikacyjno-kwalifikacyjne. Zadaniem roku wstępnego jest przygotowanie słuchaczy nie posiadających egzaminów dojrzałości do dalszych studiów na danym wydziale. W roku akademickim 1945/46 na roku wstępnym wszystkich uczelni mieliśmy przeszło 2.500 słuchaczy.

Ażeby umożliwić młodzieży robotniczej i chłopskiej korzystanie z roku wstępnego, organizacje młodzieżowe prowadzą przygotowawcze kursy, na których obecnie kształci się ponad 1000 młodzieży. Kursy te przygotowują do egzaminu na rok wstępny, składanego przed komisją weryfikacyjną.

*

* *

Bardzo ważną pracę przeprowadzono w ostatnim roku w dziedzinie ustalenia zrębów nowego, demokratycznego ustroju szkolnictwa. Prace te zapoczątkował Zjazd Łódzki odbyty w czerwcu 1945 r. Ustalone wówczas wytyczne rozpracowano w Ministerstwie Oświaty. Znalazły one wyraz w postaci projektów dekretów o organizacji publicznego systemu oświaty i wychowania narodowego. Po zatwierdzeniu przez K.R.N. dekrety te staną się konstytucją oświatową odrodzonej Polski. Intencją ich jest usunięcie wiekowych krzywd i zaniedbań w dziedzinie uczestnictwa w życiu kulturalnym mas robotniczych i chłopskich oraz osiągnięcie jedności kulturalnej Narodu. Projekt dekretu, który ma zastąpić dotychczasową jędrzejewiczowską ustawę szkolną, przewiduje: a) opiekę wychowawczą nad dziećmi i młodzieżą do lat 19, b) powszechne,

obowiązkowe wychowanie przedszkolne dzieci od 4 — 7 lat, c) powszechne obowiązkowe i jednolite kształcenie podstawowe od 7 — 15 lat, d) powszechne obowiązkowe kształcenie ogólne zawodowe na stopniu średnim młodzieży od 15 — 18 lat, e) kształcenie specjalne, f) kształcenie na stopniu wyższym, g) upowszechnienie kultury kształcenia dorosłych.

Obok tego zasadniczego projektu, oświatowe władze centralne opracowały w bieżącym roku projekty dekretów o organizacji, zakładaniu i utrzymywaniu szkół powszechnych i średnich zawodowych oraz dekret o powszechnej sieci bibliotek.

Oto w najogólniejszym zarysie pokłosie rocznej pracy w dziedzinie oświaty. Jest ono wynikiem wysiłków Rządu, administracji szkolnej i ofiarności nauczycielstwa. Osiągnięcia te stały się jednak możliwe tylko dzięki temu, że społeczeństwo nasze docenia znaczenie szkoły dla gospodarczego i kulturalnego rozwoju Narodu i demokracji polskiej.

IV

IV.

TECHNIKA PRACY UMYSŁOWEJ W ZESPOŁACH SAMOKSZTAŁCENIOWYCH.

Praca umysłowa w zespołach samokształceniowych jest jedną z najbardziej wartościowych form myślowej współpracy. W dyskusji rodzą się myśli, pomysły i argumenty. Praca w zespole musi być troskliwie przemyślana i odpowiednio kierowana. Zespoły powinny być raczej małe a praca ich skierowana przede wszystkim na pogłębienie zagadnień. By praca w takim zespole mogła być owocna, konieczne jest jasne sformułowanie zakresu, planu i programu zajęć.

W dobie współczesnej aktywizacji najszerszych mas, duże pole do działania mogą tu mieć sekcje kulturalno-oświatowe poszczególnych lokalnych kół związków zawodowych, świetlice, Domy Ludowe, Domy Kultury itp. Uwzględniając przeciętny poziom intelektualny członków, ich zainteresowania, jak również możliwość zaopatrzenia w odpowiednią lekturę, instytucje te mogą wyłaniać kółka samokształceniowe. Spełniałyby one rolę podobną do roli Uniwersytetu Powszechnego TUR-a. Pogłębiając wiedzę swych członków mogłyby przysporzyć wiele korzyści w dziele kształcenia dorosłych i rozwijania ich zainteresowań umysłowych i artystycznych.

Zespoły samokształceniowe muszą mieć odpowiednie kierownictwo. Kierownictwo takie powinien wyłonić sam zespół.

Zadaniem kierownictwa byłoby przemyślenie planu i kolejności referatów, odczytów, pogadanek itp. prac z obranej dziedziny wiedzy, jak również skrupulatne przygotowanie zajęć.

Przypuśćmy, że jakaś grupa osób postanowiła w ramach sekcji kulturalno-oświatowej związku zawodowego stworzyć kółko samokształceniowe z zakresu zagadnień morskich. Spośród kilkunastu osób, które zechcą poświęcić swój czas tym zagadnieniom, znajdzie się niewątpliwie kilka, dla których zagadnienia te nie są całkiem nowe. Powinny one opracować schemat proponowanych referatów i zajęć, korzystając w jak najszerszym zakresie z porad i konsultacyj, jakich mogą w tej mierze udzielić poradniki dla samouków, informacje zaczerpnięte w bibliotekach czy ewentualnie w komisjach nauczania TUR-a itp.

Załóżmy, że mamy do czynienia z zespołem piętnastu osób ze środowiska robotniczego, osób, które z marynistyką stykały się mało, ale dla których poszczególne zagadnienia nie są sprawą obcą. Jeśli wśród tej grupy znajdzie się ktoś, kto ukończył Uniwersytet Powszechny TUR-a, czy słuchał wykładów z tej dziedziny w radio, albo też ma w tej dziedzinie specjalne oczytanie, to właśnie ta osoba będzie najbardziej powołana, by opracować program.

Nakreślony program z zakresu marynistyki mógłby być ujęty np. w następujący cykl referatów:

1) Handel morski jako źródło dochodu narodowego.

2) Geneza handlu morskiego.

3) Rozwój i przeobrażenia floty handlowej na przestrzeni wieków.

4) Światowe potęgi morskie z perspektywy historycznej.

5) Idea morsko-bałtycka Piastów.

6) Polska jako państwo morskie w II i III Rzeczypospolitej.

7) Podstawy istnienia i rozwoju floty handlowej.

8) Udział rybołówstwa morskiego w aprowizacji kraju.

9) Znaczenie przemysłu okrętowego dla rozbudowy floty.

10) Marynarka wojenna a bezpieczeństwo państwa morskiego.

11) Największe bitwy morskie.

12) Czy chcesz być marynarzem?

13) Korzyści płynące z turystyki morskiej.

Obmyślany program powinien być przedyskutowany przez cały zespół, a następnie powinni zostać wyznaczeni referenci dla poszczególnych tematów. Tematy w zespołach samokształceniowych należy dawać do opracowania możliwie najaktywniejszym członkom zespołu względnie tym, którzy sami wyrażją gotowość opracowania danego tematu. Przy tematach omawiających zagadnienia zawiłe i bardziej skomplikowane pożądane będzie też czasem wyznaczenie również i korreferenta.

Rozdzieliwszy tematy między członków zespołu samokształceniowego i ustaliwszy wytyczne i terminy, kierownik zespołu powinien zawczasu przemyśleć formy dyskusji.

Jak gromadzić materiał do referatu i jak go opracowywać, omówiliśmy w poprzednich numerach Poradnika, tu zajmiemy się bliżej tylko samym posiedzeniem koła samokształceniowego i formami dyskusji w zespole.

Rzeczą niezwykle ważną jest przede wszystkim punktualność w przychodzeniu na zebrania i ich rozpoczynaniu. Kierownik zespołu powinien zawsze zagaić zebranie kilkuminutowym wstępem, w którym może, nawiązać do posiedzeń poprzednich. Następnie powinien udzielić głosu referentowi.

W miarę możności referent powinien unikać czytania i raczej referat swój wygłaszać z pamięci, posługując się tezami. W każdym razie winien unikać monotonnego czytania, gdyż usposabia to niechętnie słuchaczy. Węzłowe zagadnienia trzeba koniecznie dobitnie akcentować, by zwrócić uwagę na ich właściwy ciężar gatunkowy.

Po referacie powinna rozwinąć się dyskusja.

Kierownik zespołu powinien umieć wywoływać dyskusję nawet wówczas, gdy wśród członków zespołu panuje pewne onieśmielenie. Jeśli dyskusja nie rodzi się samorzutnie, kierownik zespołu powinien starannie zwrócić uwagę na niejasności i wątpliwości oraz punkty sporne w referacie, co niewątpliwie zapoczątkuje dyskusję. Czasami kierownik będzie musiał uciec się do formułowania pytań tego rodzaju jak: „obywatelu X, jak się zapatrujecie na pogląd wyrażony w sprawie tej a tej przez referenta?", albo „czy nie nasuwa wam się wątpliwość w związku z tezą i stanowiskiem zajętym przez referenta?". Kierownik będzie też musiał mieć zawsze na uwadze, by rozwijającą się dyskusję umiejętnie podtrzymywać,

hamować lub kończyć, poprzez właściwe wysuwanie problemów w formie pytań lub uwag. Musi on zwłaszcza umieć dyskusję hamować w wypadkach, gdy ześlizguje się ona na niewłaściwe tory i zbacza z tematu względnie, gdy staje się jałowa i nie wnosi już nic ciekawego. Rzecz jasna, że aby sprostać temu zadaniu, kierownik zespołu musi sam doskonale zaznajomić się z tematem będącym przedmiotem dyskusji, urobić sobie własną ocenę i dojść do jasnego samodzielnego stanowiska w danym przedmiocie.

Zamykając posiedzenie dyskusyjne kierownik zespołu powinien podsumować i ocenić wyniki dyskusji oraz doprowadzić na podstawie wypowiedzi członków zespołu do opracowania krótkch wniosków. W każdym bowiem wypadku praca kierownika zespołu nie może się ograniczać do formalnego tylko kierowania posiedzeniem. Zadanie to jest niewątpliwie trudne, toteż kierownikiem zespołu powinna być jednostka o możliwie szerokim horyzoncie myślowym, energii i inicjatywie.

Praca zespołowa będzie owocna tylko wówczas, gdy udział będą w niej brali naprawdę wszyscy członkowie zespołu i to w sposób aktywny, przez zbiorową wymianę myśli. Ta wymiana myśli dokonuje się w pierwszym rzędzie przez właściwe stawianie pytań. Oczywista, by móc stawiać pytania lub brać udział w dyskusji, trzeba nie tylko słuchać uważnie zarówno referenta jak i swoich przedmówców, ale notować również ich ważniejsze myśli, zaopatrując je ewentualnie swoimi uwagami (notować wedle wzoru podanego w numerze kwietniowym „Poradnika"). Pytania powinny być zawsze przemyślane i formułowane z myślą, by uzyskać jakieś dodatkowe oświadczenie mogące wyjaśnić bliżej tok wywodów. Nie powinny natomiast mieć charakteru złośliwego, nie powinny zmierzać do dyskredytowania referenta czy przedmówcy i wykazywania mu ewentualnej jego ignorancji. Pytania takie, jakkolwiek dają tanie efekty, nie posuwają dyskusji ani na jotę naprzód. Jeśli więc jakaś teza wydaje się nam niesłuszna, należy wypowiedzieć to wręcz uzasadniając swój własny pogląd unikając wszelkich osobistych wycieczek, czy tzw. „szpilek". W zespole samokształceniowym musimy pamiętać zawsze o tym, że łączy nas wspólny cel, dążenie do poznania wiedzy, przedmówca może się mylić, może nie mieć racji, ale wówczas trzeba to wykazać rzeczowo argumentami a nie w sposób ośmieszający.

Zadawanie pytań nie może zastąpić dłuższych przemówień

w toku dyskusji. Ta forma daje bowiem impuls innym do ciekawych często skojarzeń, a nadto wiedzie zawsze do ugruntowania własnego stanowiska tudzież poglądu na daną sprawę. Zabieranie głosu w dyskusji stwarza w zespole atmosferę bezpośredniości i swobody, pobudza nadto umysły mniej ruchliwe do aktywizowania się, nadto uczy ono nas formułowania naszych myśli, ośmiela do wystąpień przed liczniejszym gronem, zmusza do logicznego argumentowania, słowem wdraża nas do intensywnej pracy myślowej.

Referent powinien również skrupulatnie notować uwagi dyskutantów i możliwie krótko lecz wyczerpująco na nie odpowiedzieć.

Nie należy się zrażać nigdy początkowymi trudnościami. Jak już zaznaczyłem na wstępie, praca umysłowa nie jest jakimś sezamem, do którego wstęp mają tylko wybrańcy. Cwiczenia i wprawa pozwolą każdemu opanować technikę pracy umysłowej w tym samym stopniu, w jakim ćwiczenia i wprawa pozwalają na to w dziedzinie pracy fizycznej.

O jednej rzeczy nie należy jednak nigdy zapominać. Zebrania i dyskusje nie powinny się przeciągać w nieskończoność. Czas trwania referatu należy ograniczać do 45 minut czy godziny, zaś dyskusje do godziny najdalej półtorej. W przeciwnym bowiem wypadku wywołane przeciąganiem się posiedzenia, znużenie wpłynie ujemnie na tok dyskusji — nie da więc pożądanych przez nas rezultatów.

* * *

Uwagi powyższe nie roszczą sobie pretensji do roli jakichś prawd absolutnych, pragną one pobudzić tylko ludzi rozpoczynających pracę na polu umysłowym do wprowadzenia do tej pracy pewnej metodyki, dotyczy to zaś zwłaszcza tych, którzy stawiają tu swe pierwsze kroki.

Doba współczesna, doba wytężonego wysiłku, w której trzeba wydobyć z narodu wszystkie jego siły twórcze, zniewala do szukania form, które przyspieszyłyby wydatnie rozwój intelektualny szerokich mas. Nie chodzi tu tylko o metody zmierzające do łatwego przyswojenia sobie wiadomości, ale o metody, które zmierzały do najracjonalniejszego formułowania samodzielności w myśleniu Sprawa to niełatwa i wymaga głębokiego przemyślenia i rutyny.

BIBLIOGRAFIA.

Spasowski Wł. ZASADY SAMOKSZTAŁCENIA — Warszawa 1923.
Rudniański St. TECHNOLOGIA PRACY UMYSŁOWEJ —Warszawa 1933
Hall-Quest, A. UCZENIE SIĘ POD KIERUNKIEM — Lwów 1932

Kozłowski W. M. CO I JAK CZYTAĆ — Warszawa 1932.
Bystroń, J. St. CZŁOWIEK I KSIĄŻKA — Kraków 1936.
Weitsch, E. TECHNIKA PRACY UMYSŁOWEJ — Warszawa 1930.
Kostin, N. A. METODY I PRIJOMY CZTENIA — Moskwa 1930
Powarnin, S. L. KAT CZITAT KNIGI — Leningrad 1928.
Czarnołuski, W. TECHNIKA CZTENIA — Moskwa 1927.
Faguet, E. L'ART DE LIRE — Paryż 1912.
Whipple, G. M. HOW TO STUDY EFFECTIVELY — Boston 1918
Crawford, C. C. THE TECHNIK OF STUDY — Boston 1928.

V

KRONIKA POLITYCZNA

I. POLSKA.

PO REFERENDUM.

Do chwili oddania numeru do druku nie było jeszcze oficjalnych danych o wynikach głosowania ludowego w Polsce.

Na podstawie obliczeń tymczasowych stwierdzić można wielki udział społeczeństwa w doniosłym akcie państwowym, który miał miejsce w dniu 30 czerwca rb.

Świadczy to o istotnej demokratyzacji życia w Polsce Odrodzonej i o poczuciu mas, że są faktycznie gospodarzami kraju; **gdy decydują się losy Polski, Naród ma głos.**

Oceny referendum dokonamy po ogłoszeniu wyników przez Komisarza Generalnego Głosowania Ludowego.

SĄD NAD NIEMIECKIMI ZBRODNIARZAMI.

PROCES GREISERA.

21 czerwca b. r. stanął przed Najwyższym Trybunałem Narodu Polskiego Artur Greiser — kat Poznania i Łodzi (były Gauleiter Wartegau).

Odpowiada on w auli Uniwersytetu Poznańskiego, w tej auli, w której zapowiedział 21 września 1939 r., że z naszego kraju uczyni kraj swastyki i wyniszczy naród polski.

W procesie Greisera trybunał składa się z 10 osób: 5 sędziów oraz 5 ławników. powołanych przez Krajową Radę Narodową Przewód sądowy otworzył pierwszy prezes Sądu Najwyższego, wiceprezydent Krajowej Rady Narodowej, prezes zarządu głównego Polskiego Związku Zachodniego, W. Barcikowski; przewodnictwo objął sędzia Gzowski; oskarżycielami z ramienia Narodu Polskiego są: prokurator Sawicki i prokurator Siewierski. Obrońcy w liczbie dwóch wyznaczeni są z urzędu. Greiser do winy się nie przyznaje, zwalając ją na policyjny ustrój hitlerowskich Niemieć. Przewód sądowy w toku.

INNI NIEMIECCY ZBRODNIARZE WOJENNI.

Prócz Greisera staną przed Najwyższym Trybunałem Narodowym były gubernator warszawski, Fischer, „sekretarz stanu w rządzie GG", Bühler oraz trzy tysiące wybitnych htlerowców.

Naród Polski wymierzy słuszną karę tym, którzy usiłowali go zniszczyć.

ZJAZD SOCJALISTÓW — UCZESTNIKÓW WALK Z NIEMCAMI.

16 czerwca obradował w Warszawie zjazd członków P. P. S. — uczestników walki z Niemcami.

Zjazd uczcił pamięć poległych, po czym do zebranych przemawiali: wiceprezydent Krajowej Rady Narodowej Szwalbe, premier Osóbka-Morawski oraz generał Spychalski.

Omawiając rolę P. P. S. w walce o wolność Premier wskazał, iż musimy walczyć w dalszym ciągu o ugruntowanie doychczasowych zdobyczy demokracji.

Po przemówieniach uczestnicy Zjazdu udali się pochodem na plac Zwycięstwa, gdzie przy Grobie Nieznanego Żołnierza nastąpiła uroczysta dekoracja krzyżami Grunwaldu, Virtuti Militari, Odrodzenia Polski, Krzyżami Walecznych, Krzyżami Zasługi i medalami zasłużonych na Polu Chwały bojowników Wolności spod znaku P. P. S.

REORGANIZACJA USTROJU ADMINISTRACYJNEGO ZIEM ODZYSKANYCH.

Rada Ministrów utworzyła województwa:

Olsztyńskie, z siedzibą wojewody w Olsztynie, obejmujące dotychczasowy okręg mazurski.

Szczecińskie (z siedzibą wojewody w Szczecinie), obejmujące dotychczasowy okręg administracyjny Pomorza Zachodniego, a nadto cztery powiaty z województwa Gdańskiego i dwa powiaty z województwa Bydgoskiego.

Wrocławskie (z siedzibą wojewody we Wrocławiu), obejmujące dotychczasowy okręg Dolnego Śląska.

Stosownie do rozporządzenia Rady Ministrów miasta: **Olsztyn, Szczecin, Wałbrzych, Wrocław, Bytom, Gliwice i Zabrze** tworza odrebne powiaty miejskie.

MINISTER PRACY I OPIEKI SPOŁECZNEJ JAN STAŃCZYK

obejmuje stanowisko Generalnego Dyrektora Komitetu dla Spraw Społecznych ONZ.

II. ZAGRANICA.

KONFERENCJA PARYSKA.

15 czerwca b. r. zostały wznowione obrady paryskie Wielkiej Czwórki. Na porządku obrad znalazły się następujące problemy:

1) pięć traktatów pokojowych (z Włochami, Rumunią, Bułgarią, Węgrami i Finlandią;
2) zagadnienie Niemiec;
3) sprawa Austrii;
4) wniosek Mołotowa — dyskusja nad wydarzeniami politycznymi we Włoszech.

Powzięto następujące uchwały:

1) Wojska alianckie będą całkowicie ewakuowane z Włoch w 90 dni od chwili wejścia w życie traktatu pokojowego z tym państwem. Ewakuacja nastąpi przez amerykańskie strefy okupacyjne w Austrii i w Niemczech. W ciągu tego samego czasu zostaną wycofane wojska radzieckie z Bułgarii.
2) Komisja międzysojusznicza, która zostanie powołana dla kontroli realizacji trakatu pokojowego z Włochami będzie się składała z ambasadorów państw Wielkiej Czwórki.
3) W sprawie kolonii włoskich ministrowie zgodzili się na powołanie specjalnej komisji celem zbadania propozycji amerykańskiej o odroczeniu ostatecznej decyzji na przeciąg jednego roku. Gdyby komisja nie osiągnęła porozumienia wówczas kolonie włoskie przejdą pod zarząd Rady Powierniczej O. N. Z.

Sprawa Triestu pozostaje nadal w zawieszeniu. Jugosławia nie zgadza się na kompromisowe rozwiązanie sprawy i żąda wcielenia Triestu w swoje granice.

Zastępcy ministrów spraw zagranicznych Wielkiej Czwórki ukończyli opracowywanie traktatu pokojowego z Rumunią.

NIEMCY I ICH PRZYSZŁOŚĆ.

Hitlerowskie organizacje terrorystyczne istnieją i działają w dalszym ciągu. Ostatnio we francuskiej strefie okupacyjnej arestowano 300 członków organizacji Hitlerjugend, którzy ukrywali się w lasach i przeprowadzali ćwiczenia wojskowe. Znaleziono przy nich broń i amunicję.

Ciekawy jest fakt, że gdy Anglicy w końcu rozwiązują niemieckie siły zbrojne, Amerykanie tworzą uzbrojone niemieckie kompanie wartownicze.

Jeszcze bardziej zastanawiające są wyniki debaty w Izbie Gmin nad uchwałami Konferencji Poczdamskiej:

1) Niemcy nie powinni nigdy być niebezpieczeństwem dla Europy;
2) Niemcy nie mogą być żebrakiem świata;
3) Układ Poczdamski obowiązuje, **postanowienia jego jednak muszą być na nowo zinterpretowane;**
4) Anglia bierze pod uwagę możliwość podziału gospodarczego Niemiec.

SŁOWIANIE MIĘDZY SOBĄ.

RZĄD CZESKI POTĘPIA SZOWINIZM.

Akcja szowinistów czeskich zagraża dobrym stosunkom polsko-czeskim i może doprowadzić do bardzo poważnych incydentów. **Tego zdania jest ministerstwo Spraw Wewnęrznych Czechosłowacji,** które za pośrednictwem Powiatowego Komitetu Narodowego we Frysztacie wezwało wszystkie narodowe komitety w powiecie do zaprzestania działalności antypolskiej. Okólnik Ministerstwa potwierdza wszystko to, co zarzucała opinia polska Czechom, a przede wszystkim prowadzenie polityki eksterminacyjnej względem Polaków na Śląsku Cieszyńskim. Okólnik równocześnie wspo-

mina o kolportowaniu ulotek do Polski o charakterze antypolskim, o zamykaniu szkół polskich, zabranianiu odbywania nabożeństw w języku polskim oraz zwalnianiu robotników polskich z fabryk.

Okólnik M. S. W. Czechosłowacji potępia surowo wymienione fakty.

UKŁAD RADZIECKO-JUGOSŁOWIAŃSKI.

Dnia 10 czerwca b. r. został zawarty w Moskwie między Generalissimusem Stalinem, ministrem spraw zagranicznych Mołotowem i ministrem handlu Mikojanem z jednej strony, a przewodniczącym rządu Fedarycyjnej Jugosłowiańskiej Republiki Marszałkiem Tito z drugiej strony **układ dotyczący ekonomicznej współpracy, handlowych stosunków, i zaopatrzenia armii jugosłowiańskiej na warunkach długoletniego kredytu.** Przewidziano też w porozumieniu powyższym **poparcie przemysłu wojennego Jugosławii, zaopatrzenie go w surowiec i materiały techniczne,** co umożliwi osiągnięcie ścisłej współpracy między krajami. Porozumienie zostało zawarte w atmosferze serdeczności i najzupełniejszego wzajemnego zrozumienia.

UMOWA O PRZYJAŹNI MIĘDZY JUGOSŁAWIĄ A CZECHOSŁOWACJĄ

W Belgradzie podpisana została umowa o przyjaźni i pomocy wzajemnej między Federacyjną Republiką Jugosławii a republiką czechosłowacką. Z ramienia rządu jugosłowiańskiego podpisał umowę Marszałek Tito — ze strony Czechosłowacji ówczesny premier rządu Czechosłowackiego, Fierlinger.

POROZUMIENIE JUGOSŁOWIAŃSKO-BUŁGARSKIE.

W stolicy Jugosławii podpisane zostało również porozumenie między rządami jugosłowiańskim i bułgarskim, dotyczące uregulowania punktów spornych między obu krajami.

PO WYBORACH.

CZECHOSŁOWACJA.

Czechosłowackie Zgromadzenie Narodowe wybrało Prezydentem Państwa powtórnie dr. Edwarda Benesza. Misję tworzenia nowego Gabinetu otrzymał dr. Gottwald, przywódca partii komunistycznej.

WŁOCHY.

Rząd włoski powziął jednomyślną decyzję rozwiązania senatu. Wyższa Izba stworzona została na mocy konstytucji z 1848 r. i sprawowała swą władzę w okresach najbardziej niepomyślnych dla państwa włoskiego. Istniała również w okresie czarnych koszul Mussoliniego. W skład senatu wchodziło 8 książąt i wielu innych bliższych i dalszych krewnych króla.

FRANCJA.

Francuska Konstytuanta powierzyła misję tworzenia rządu członkowi partii republkańsko-ludowej Bidault. W nowym rządzie postępowi katolicy posiadają 9 tek ministerialnych, komuniści 7, socjaliści 6. Bidault zatrzymał dla siebie tekę ministra spraw zagranicznych oraz ministra informacji,

HISZPANIA.

Stany Zjednoczone i Wielka Brytania zakończyły negocjacje dyplomatyczne z generałem Franco nad utworzeniem rządu, który doprowadziłby do zlikwidowania faszyzmu w Hiszpanii. Przywódca prawicy hiszpańskiej Gil Robles objąłby kierownictwo przejściowego rządu. Plan przewiduje przeprowadzenie w Hiszpanii wolnych wyborów, których ogłoszenia dokonałby Franco.

BASEN NADDUNAJSKI.

WĘGRY.

Na Węgrzech powstał blok lewicowy w skład którego wchodzą:
partia komunistyczna,
„ socjal-demokratyczna,
ludowa partia chłopska.

Wewnętrzny kryzys polityczny na Węgrzech dochodzi do punktu kulminacyjnego. Kryzys jest spowodowany napiętymi stosunkami między przywódcami parii drobnych rolników a blokiem lewicowym. Blok lewicowy wystąpił do prezydenta Tildy z żądaniem utworzenia nowego gabinetu, składającego się z członków bloku i lewicowych członków partii drobnych rolników. Prezydent Tildy zwleka z powzięciem decyzji w tej sprawie.

RUMUNIA.

Organy bezpieczeństwa publicznego i policja państwowa wykryły na terytorium Rumunii kilka faszystowskich organizacji terrorystycznych. Utrzymywały one między sobą kontakt i posiadały wspólne kierownictwo.

BLISKI WSCHÓD.

WALKA O PALESTYNĘ.

Hebrajski Komitet Wyzwolenia Narodowego ogłosił proklamację na rzecz utworzenia w Palestynie republiki demokratycznej „z aprobatą lub bez aprobaty Wielkiej Brytanii". Zdaniem Komitetu, mandat brytyjski w Palestynie stracił moc z chwilą, gdy Narody Zjednoczone objęły dziedzictwo po dawnej Lidze Narodów, która udzieliła tego mandatu Wielkiej Brytanii.

Inne grupy syjonistyczne w Waszyngtonie oskarżają Wielką Brytanię o podsycanie opozycji Arabów wobec projektu niezwłocznej imigracji 100 tysięcy Żydów do Palestyny.

Konferencja władców państw arabskich. Zakończona w ostatnich dniach maja konferencja uchodzi za wyraz jedności świata arabskiego. Na konferencji rozpatrzono wszechstronnie problem palestyński, który uznano za sprawę dotyczącą wszystkich Arabów.

Konferencja wyraziła nadzieję, że W. Brytania i St. Zjednoczone nie uczynią nic, co zmusiłoby Arabów do poczynienia kroków, zagrażających pokojowi międzynarodowemu. Zdaniem Konferencji, Trypolitania i Cyrenajka powinny uzyskać niepodległość. Sprawa Egiptu również była rozpatrywana na konferencji, która doszła do wniosku, że żądania Egiptu winny być uwzględnione i Egipt powinien uzyskać pełną suwerenność.

W niedalekiej przyszłości spodziewane jest utworzenie federacyjnego państwa arabskiego.

Liga Arabska przyjęła uchwałę o utworzeniu armii arabskiej dla obrony Palestyny przed agresją ze strony Żydów. Postanowiła ona także, że jeśli rządy W. Brytanii i St. Zjednoczonych nie cofną raportu anglo-amerykańskiej komisji w sprawie Palestyny, Arabowie zerwą wszelkie polityczne i gospodarcze stosunki z wyżej wymienionymi państwami.

Przewodniczący Komitetu Arabów Palestyńskich Jamal Musseini oświadczył, że w Libanie i Syrii zorganizowana została podziemna armia arabska, gotowa do obrony interesów arabskich w Palestynie.

PROBLEM AZERBEJDŻANU UREGULOWANY.

Między Persją a Azerbejdżanem zawarty został układ, w myśl którego republika azerbejdżańska pozostaje w ramach państwa irańskiego. Gubernatorem Azerbejdżanu został mianowany dr. Salamulah Javid, minister spraw wewnętrznych rządu tegoż państwa.

DALEKI WSCHÓD.

INDIE.

Na skutek niemożności dojścia do porozumienia z partią kongresową i Ligą Muzułmańską Wielka Brytania tworzy w Indiach rząd tymczasowy, w którego skład wejdą urzędnicy brytyjscy. Urzędowanie rządu tymczasowego będzie trwało do chwili wszczęcia nowych kroków w sprawie niepodległości Indii. Rokowania z misją brytyjską zostają odroczone do czasu wyborów do konstytuanty hinduskiej.

O WOLNOŚĆ INDONEZJI.

Sytuacja polityczna Indonezji weszła w nowe stadium wskutek przedstawienia kontrpropozycji Indonezyjskich na trzymane dotąd w tajemnicy propozycje holenderskie w sprawie konstytucji Indonezji.

Na Malajach rozwija szeroką działalność tajne towarzystwo, które przeciwdziała osiedlaniu się tam europejczyków.

Odpowiedź ta żąda uznania suwerenności Indonezji na Jawie i Sumatrze. Inne wyspy Indii Wschodnich będą natomiast podporządkowane władzom holenderskim. Indonezja gotowa jest współpracować z rządem holenderskim, o ile porozumienie na tej płaszczyźnie zostanie osiągnięte. Indonezyjczycy zaznaczają, że są rozczarowani propozycjami holenderskimi zwłaszcza w dziedzinie gospodarczej, wojskowej i dyplomatycznej.

WALKI W CHINACH WZNOWIONE.

Rozejm między wojskami rządowymi i komunistami został zerwany. Obie strony oskarżają się wzajemnie o pogwałcenie warunków rozejmu. Armie komunistyczne przygotowują się do wielkiej kontrofenzywy przeciwko wojskom nacjonalistycznym.

RÓŻNE.

Na odbytym w Kopenhadze międzynarodowym Kongresie dziennikarzy duży sukces odniosła Polska. Członkiem Egzekutywy Międzynarodowej Organizacji Dziennikarskiej został Polak. Dwa wnioski polskie zostały przyjęte jednogłośnie. Duże wrażenie wywołał referat znanej dziennikarki polskiej Karoliny Beylin, naświetlający martyrologię dziennikarstwa polskiego za czasów okupacji hitlerowskiej.

KRONIKA GOSPODARCZA

1) APROWIZACJA.

ZAOPATRZENIE LUDNOŚCI PRACUJĄCEJ W WĘGIEL.

Ze względu na zbyt duże obciążenie kolei w miesiącach jesiennych i zimowych Biuro Organizacji Dostaw Ministerstwa Przemysłu zdecydowało dostarczyć węgiel w znacznej części w wcześniejszym terminie, do października rb.

W miesiącach lipcu, sierpniu i wrześniu kraj otrzyma **750 tys. ton** węgla oraz większą ilość koksu. Z liczby tej około:

100 tys. ton miesięcznie otrzymają robotnicy fabryczni jako zaliczkę na przydział,

20 tys. ton zostanie podzielone między poszczególne Ministerstwa na potrzeby instytucji,

30 tys. ton miesięcznie przeznacza się dla wsi.

Pozostała ilość zostanie przydzielona konsumentom na karty zaopatrzenia.

Warszawa uzyska w ciągu trzeciego kwartału br. po **30 tys. ton** węgla miesięcznie oraz koks. **Konsumenci otrzymają po 450 kg. węgla i 50 kg. koksu jednorazowo na lipcowe karty zaopatrzenia.** Ponieważ miesięcznie będzie nadchodzić po 30 tys. ton węgla, nie wszyscy konsumenci mogą zostać jednocześnie zaopatrzeni. Jednak wszyscy posiadacze kart I kategorii otrzymają węgiel w ciągu 3 miesięcy letnich.

Cena węgla na karty zaopatrzenia wynosić będzie 1230 zł., cena koksu — 1635 zł. za tonę loko skład detaliczny. Sprowadzono również około 3 tys. ton drzewa opałowego z województwa olsztyńskiego. **Cena tony drzewa wynosi 1500 zł.**

Sprawność zaopatrzenia zależna jest w znacznej mierze od konsumentów. Jeżeli konsumenci odbierać będą węgiel w oznaczonych terminach, to umożliwią składom przyjęcie następnych transportów. W razie opóźnienia realizacj kart przez konsumentów Wydział Zaopatrzenia m. stoł. Warszawy przewiduje sankcje w postaci anulowania kart węgla.

Szeroko uwzględniono zaopatrzenie wsi w materiały opałowe. Oprócz **30 tys. ton węgla przeznaczonego dla wsi — kuźnie wiejskie otrzymają 30 tys.** ton koksu miesięcznie podczas miesięcy letnich.

2) ROLNICTWO.

AKCJA ŻNIWNA.

Minister Rolnictwa i Reform Rolnych powierzył w bież. roku zorganizowanie akcji żniwnej prezesom Wojewódzkich Urzędów Ziemskich. Na stałych zastępców prezesów W. U. Z. dla akcji żniwnej wyznaczeni zostali komisarze, względnie dyrektorzy Izb Rolniczych. Technicznym aparatem wykonawczym są Izby Rolnicze. Celem skoordynowania działalności zainteresowanych w akcji żniwnej instytucji i urzędów zostaną powołane pod przewodnictwem prezesów W. U. Z. komisje w składzie przedstawicieli: wojewody, Wojewódzkiej Rady Narodowej, Wojska Polskiego, Związku Samopomocy Chłopskiej, Społem, Centrali Produktów Naftowych, Zarządu Państwowych Nieruchomości Ziemskich oraz Państwowego Przedsiębiorstwa Traktorów i Maszyn Rolniczych.

Podobne komisje będą powołane w skali powiatowej. Wojewódzkie Urzędy Ziemskie przystąpiły do opracowania planu żniw i omłotów ze szczególnym uwzględnieniem zaopatrzena gospodarstw rolnych w siłę roboczą między innymi drogą organizowania samopomocy sąsiedzkiej, drużyn pracy, siły pociągowej, narzędzi, sprzętu, paliwa itp.

Całokształtem prac, związanych z akcją żniwną kieruje Inspektorat Specjalny w Departamencie Produkcji Rolnej Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych.

PRACE WODNO-MELIORACYJNE.

Na Żuławach Wielkich, po uruchomieniu w maju pomp odwadniających, **wydarto wodzie przeszło 500 ha ziemi.** Akcja odwadniająca intensywnieje w miarę uruchamiania dalszych zespołów urządzeń odwadniających.

NAWOZY SZTUCZNE.

Dzięki wzrostowi wytwórczości krajowej, spodziewanemu importowi nawozów sztucznych w ramach UNRRA, umowom handlowym i dostawom z tytułu reparacji, Państwo będzie w stanie dostarczyć na potrzeby wsi w sezonie jesiennym **ponad 300 tysięcy ton** nawozów sztucznych.

Ilość nawozów, którą będzie można dostarczyć na wieś, jest **dwukrotnie większa od ilości konsumowanych w sezonie jesiennym w ostatnich latach przedwojennych, a cztero-pięciokrotnie większa od ilości nawozów zużywanych przez wieś z wyłączeniem większej własności.**

W obecnym sezonie jesiennym, obok sprzedaży za gotówkę — będzie szeroko stosowana sprzedaż na dogodnych warunkach kredytowych.

Rolnicy będą mogli otrzymać nawozy na skrypty dłużne, płatne bądź w okresie od trzech do sześciu miesięcy, bądź w uzasadnionych wypadkach w okresie do czternastu miesięcy. Nad całością sprzedaży kredytowej nawozów specjalnie czuwać będzie Związek Samopomocy Chłopskiej.

Skrypty dłużne opracowane będą albo gotówką, albo zbożem.

3) HANDEL.

HANDEL WEWNĘTRZNY.

Nowe zadania „Społem". Wobec zniesienia świadczeń rzeczowych i przejścia do polityki wolnorynkowej Związek gospodarczy „Społem" przystępuje do nowej akcji w zmienionych warunkach gospodarczych.

„Społem" ma odpowiednio rozbudowany aparat i szereg sił fachowych, co umożliwi przeprowadzenie akcji aprowizacyjnej według nowych zadań.

Centrala Gospodarcza Spółdzielni R. P. „Społem" ma obecnie pod swoim zarządem:

500 spółdzielni rolniczo-handlowych,
1200 spółdzielni Samopomocy Chłopskiej,
2500 spółdzielni wiejskich typu spożywczego.

Dzięki gminnym spółdzielniom, docierającym bezpośrednio do producentów rolnych aparat ten pozwoli na zakup płodów rolnych bez uciekania się do pośrednictwa po cenach wolnorynkowych.

Hurtownie okręgowe „Społem" umożliwią dostarczenie po cenach właściwych ludności miast płodów rolnych, zwłaszcza wobec przejęcia pod zarząd „Społem" Zjednoczenia Przemysłu Młyńsko-Piekarnianego na skutek zarządzenia Ministra Aprowizacji i Handlu z dnia 1 czerwca 1946 r.

Rząd wystąpił z propozycją rozprowadzenia na wieś artykułów przemysłowych na sumę ok. 50 miliardów złotych. Chodzi o dostarczenie wsi wszystkiego, co przemysł produkuje po cenach komercyjnych, przy zabezpieczeniu kosztów instytucji rozdzielczej. „Społem" będzie ustalać zapotrzebowania na artykuły przemysłowe dla wsi.

HANDEL ZAGRANICZNY.

Polski handel zagraniczny stale wzrasta i obejmuje coraz więcej państw, jak również zwiększa asortyment towarów eksportowych i importowych. **Wymiany towarowej dokonujemy obecnie z ZSRR, państwami skandynawskimi, Czechosłowacją, Węgrami, Szwajcarią, Francją oraz Stanami Zjednoczonymi, Anglią i Jugosławią.** Ostatnio przygotowujemy eksport 50 ton nasion kminku do **Stanów Zjednoczonych** oraz transport ziół i nasion leczniczych do **Francji.**

4) PRZEMYSŁ.

PRZEMYSŁ HUTNICZY.

W ramach 3-letniego planu inwestycyjnego **dla hutnictwa przeznaczona została kwota 490 mil. zł.** celem usunięcia w tym przemyśle najpoważniejszych braków oraz przeprowadzenia niezbędnego odnowienia jego urządzeń. Z tej sumy na hutnictwo żelazne przypada 75 proc., a reszta na zjednoczenie przemysłu cynkowego, materiałów ogniotrwałych, kopalnictwo rud oraz centrale.

Cztery kopalnie rud podległe Zjednoczeniu Przemysłu Cynkowego osiągnęły w maju rb. łączne wydobycie rudy blendowej i rudy galmanowej **51.582 tony** przy planowym wydobyciu 43 tys. ton. **Wykonały więc plan produkcyjny prawie w 120%.** W porównaniu z kwietniem wzrost wydobycia rud cynkowych wynosi 8,9%. Należy zaznaczyć, że w maju 1945 r. wydobycie rud w przemyśle cynkowym wynosiło tylko 13 tys. ton, po roku pracy wzrosło więc o 295,4%. Przed rokiem czynne były tylko 2 kopalnie, następne dwie zostały uruchomione dopiero we wrześniu ub. r.

Stan zatrudnienia w kopalniach przemysłu cynkowego wynosi obecnie około **9.500 pracowników fizycznych i około 1.400 pracowników umysłowych** (przed rokiem 6.500 i 970).

PRZEMYSŁ KONFEKCYJNY.

Przemysł konfekcyjny skupia obecnie **114 fabryk konfekcyjnych** (w tym 18 na Ziemiach Odzyskanych), które cechuje daleko posunięta racjonalizacja produkcji.

Z dniem 1 lipca rb. nastąpiła ostateczna komasacja mniejszych fabryk konfekcyjnych w większe jednostki przemysłowe, zatrudniające w dobrych warunkach technicznych, przy nowoczesnych maszynach minimum po 600 pracowników. Komasacja umożliwi uruchomienie posiadanych maszyn, których liczba wynosi **7.320** sztuk, a uruchomionych dotychczas jest 4.796. Jednocześnie nastąpi całkowite przejście na system pracy taśmowej, która zwiększy wydajność robotnika minimum o 40%. Praca taśmowa pozwoli także na utrzymanie produkcji na wysokim poziomie, nawet przy słabszych kwalifikacjach pracowników.

Częściowe przejście na system taśmowy spowodowało już obecnie duży wzrost produkcji w przemyśle konfekcyjnym. I tak **w czterech pierwszych miesiącach rb. produkcja zakładów konfekcyjnych wyniosła 5.779.600 sztuk, podczas gdy w drugim półroczu 1945 r. zakłady konfekcyjne wykonały tylko 3.556 tys. sztuk.**

PRZEMYSŁ ROLNY.

Polski przemysł ziemniaczany posiada **23 państwowe zakłady przetwórcze, w tym 11 czynnych.** W rękach spółdzielczości znajduje się 11 zakładów przetwórczych. Roczna produkcja uruchomionych zakładów wynosi 250.000 ton.

5) TRANSPORT.

STAN OBECNY.

W chwili obecnej PPT rozporządza następującym taborem transportowym: **512 samochodów ciężarowych, około 200 samochodów w remoncie, 176 koni, około 170 platform, 60 wozów specjalnych do przewozu mebli, t. zw. meblaków i 150 wozów transportowych różnego rodzaju.**

Nośność taboru samochodowego wynosi **1.760 ton, ładowność konnego 320 ton.**

Wartość taboru wyraża się cyfrą około **60 milionów zł.** Z wpływów osiągniętych za oddawane usługi PPT zakupiło w ostatnim czasie 45 samochodów ciężarowych z dostaw UNRRA. Zatrudnionych jest obecnie około 1.600 osób.

Ogółem PPT przewiozło lub przeładowało: **w styczniu 29.545,6 ton, a w kwietniu 59.218,1.**

WSPÓŁPRACA Z ZAGRANICĄ.

W celu polepszenia metod transportowych, nawiązano kontakty z zagranicznymi firmami, spedycyjnymi, jak np. w Sztokholmie, Pradze i Istambule.

W swej działalności PPT pracuje głównie dla przemysłu i instytucji państwowych. W miesiącu kwietniu udział przewozów dla Państwa wyraża się cyfrą 83% ogólnych przewozów. Działalność ta rozwija się stale, mimo pewnych trudności związanych między innymi z koniecznością renowacji taboru mechanicznego i brakiem odpowiedniej ilości opon. W maju

cyfra przewozów ogólnych osiągnięć ma 100 tys. ton. Pożyteczna praca PPT przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia transportu, tak ważnego czynnika w życiu gospodarczym Polski.

6) KOMUNIKACJA.

ODBUDOWA TABORU KOLEJOWEGO.

Nasz przemysł w ciągu 4 miesięcy ub. wyprodukował **1.056 wagonów osobowych i towarowych,** czyli niemal **dwukrotnie więcej, niż wyprodukowano w całym roku 1938 (579 wagonów)** i wielokrotnie przekraczając produkcję r. 1945. (183 wagony).

ODBUDOWA DRÓG I MOSTÓW.

W województwie krakowskim prawie **w 100%** odbudowano mosty, zniszczone w czasie działań wojennych. Z 15.760 m. zniszczonej powierzchni mostów **odbudowano 14.900 m.** Odbudowę mostów **w 40% wykonało wojsko, a w 60% kolej.** Na ukończeniu znajduje się odbudowa 3-ch mostów na Wiśle.

7) RÓŻNE.

RADIOTECHNIKA.

Na Dolnym Śląsku w Dzierzeniowie **powstała pierwsza w Polsce fabryka radioodbiorników.** Fabryka pracuje obecnie, wykorzystywując jako surowiec sprzęt radiowy pozosawiony przez Niemców.

PRODUKCJA ELEKTROD WĘGLOWYCH.

W Raciborzu zosała uruchomiona fabryka elektrod węglowych „Plania". Jest to jedyna tego rodzaju fabryka w Polsce, a jedna z niewielu w Europie. **Roczna produkcja fabryki wyniesie 40.000 ton elektrod.**

PO ZNIESIENIU ŚWIADCZEŃ RZECZOWYCH.

Świadczenia rzeczowe pozwoliły nam przetrwać ciężki okres kończących się na naszych ziemiach działań wojennych i okres powojenny. Pozwoliły doczekać się pomocy zagranicy w postaci dostaw UNRRA i Związku Radzieckiego, uruchomić przemysł, rozpocząć odbudowę naszych — w gruzy przez wroga obróconych — miast. I dlatego stanowią one niezwykle cenny, dobrowolnie oddany przez wieś polską, wkład chłopa w dzieło odbudowy Państwa. Utrzymywanie ich jednak nadal mogłoby za sobą pociągnąć osłabienie zdolności produkcyjnych wsi, uniemożliwienie **regeneracji** zniszczonych gospodarstw rolnych.

Świadczenia rzeczowe dały krajowi

ponad	—	1	milion ton ziemniaków
„	—	700	tys. ton zboża
„	—	11.500	ton strączkowych
„	—	3.900	„ oleisych
„	—	1.100.000	„ włóknistych
„	—	2.730	„ łubinu gorzkiego
„	—	9.100	„ warzyw
„	—	12	„ kukurydzy
„	—	27	tys. ton słomy
„	—	26	„ ton siana

Dotychczas rolnik dostarczał część swoich produktów Państwu po cenach sztywnych, a tylko część sprzedawał na wolnym rynku i wobec małej podaży ceny rynkowe kształtowały się wysoko. Obecnie będzie mógł **całość swojej nadwyżki towarowej przeznaczyć na rynek** i dlatego należy przypuszczać, że zwiększona podaż tych artykułów na wolnym rynku spowoduje pewną obniżkę cen.

System kartkowy zostanie utrzymany w dalszym ciągu. Ministerstwo Aprowizacji zamierza go w pewnym stopniu zreorganizować, utrzymując jednak zasadę sztywnych niskich cen. Zmierzamy do polepszenia zaopatrzenia dzieci oraz matek karmiących. Sprawa ta znajduje się w opracowaniu.



Cena zł 15,—